

I/73 Bořitov – Svitávka

Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA

Revize k datu 05/2026



Zpracovatel



PK OSSENDORF s.r.o.



HBH Projekt spol. s r.o.

Objednatel



Ředitelství silnic a dálnic s. p.

Obsah

Úvod	4
1 Popis záměru	7
2 Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území	15
2.1 Obyvatelstvo a veřejné zdraví	15
2.1.1 Obyvatelstvo	15
2.1.2 Změny obytné zástavby	30
2.1.3 Veřejné zdraví	37
2.2 Intenzity dopravy	40
2.3 Ovzduší	44
2.3.1 Imisní a emisní charakteristika dotčeného území	44
2.3.2 Emise	44
2.3.3 Vliv na kvalitu ovzduší	45
2.4 Hluk	49
2.5 Klima a vliv klimatických změn	55
2.5.1 Stav klimatu v zájmovém území	55
2.5.2 Změna klimatu a její vlivy	58
2.6 Voda	73
2.7 Půda	89
2.8 Instituty ochrany dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění	92
2.8.1 Územní systém ekologické stability	92
2.8.2 Zvláště chráněná území	105
2.8.3 Natura 2000	110
2.8.4 Přírodní parky	118
2.8.5 Významné krajinné prvky	119
2.9 Biota	125
2.9.1 Biologická rozmanitost	125
2.9.2 Flóra, fauna a ekosystémy	129
2.9.3 Zvláště chráněné druhy	154
2.9.4 Migrace	158
2.10 Horninové prostředí a přírodní zdroje	167
2.11 Území historického, kulturního nebo archeologického významu	170
2.12 Extrémní poměry v dotčeném území	172
2.13 Staré ekologické zátěže	173
2.14 Území hustě zalidněná a nadměru zatěžovaná	174
2.15 Krajina	175
3 Změna poznatků a metod posuzování z hlediska jednotlivých složek	183

4	Závěr	189
5	Použité zdroje	190
6	Seznam příloh	193

Přílohy

Příloha 1:	Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí ze dne 21. 12. 2010 (č.j. 106072/ENV/10)
Příloha 2:	Prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí ze dne 4. 2. 2025 (č.j. MZP/2019/570/923)
Příloha 3:	Závazné stanovisko k ověření souladu ze dne 20.5.2019 (č.j. MZP/2018/710/3226)
Příloha 4	Vyjádření orgánu ochrany přírody ke změně lokalit soustavy Natura 2000 ze dne 7. 11. 2025 (č.j. JMK 166791/2025)
Grafická příloha 1	Přehledná situace – 1:60 000
Grafická příloha 2	Environmentální charakteristiky – 1:30 000
Dokumentace EIA	Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka, HBH Projekt spol. s r.o., říjen 2007

Úvod

Předložený podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA je zpracován pro záměr **I/73 Bořitov – Svitávka**, jež je částí původního záměru, který je označován Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka (MŽP118).

Záměr v celém původním rozsahu Kuřim – Svitávka v minulosti prošel procesem EIA podle zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (dále jen ZPV), který byl ukončen dne 21. 12. 2010 vydáním **souhlasného stanoviska Ministerstva životního prostředí ČR** pod č.j. 106072/ENV/10.

Proces posuzování vlivů stavby na životní prostředí (Proces EIA) byl zahájen v únoru 2006 podáním Oznámení (dle § 6 ZPV) na Ministerstvo životního prostředí České republiky (MŽP ČR). Vznesené připomínky jsou shrnuty v Závěrech zjišťovacího řízení, které vydalo MŽP ČR v dubnu 2006. Dokumentace EIA (dle § 8 ZPV) byla zveřejněna v prosinci 2007. V Oznámení byla řešena 1 aktivní varianta vedená ve stopě „staré dálnice“, v Dokumentaci EIA byly řešeny varianty 1, 2 a 3 s rozdílným směrovým řešením a dopravním napojením. Následně byl na Dokumentaci EIA zpracován Posudek (dle § 9 ZPV). Veřejné projednání se uskutečnilo dne 15. 7. 2010 v Kulturním zařízení města Boskovic. V rámci celého procesu EIA se k jednotlivým dokumentům a během veřejného projednání vyjádřili občané, samosprávy, státní správa a občanská sdružení. Všechna vyjádření byla zahrnuta do procesu. MŽP ČR vydalo dne 21. 12. 2010 k záměru souhlasné stanovisko (č.j. 106072/ENV/10) (viz Příloha 1). Doporučena byla realizace varianty 1 a 2, při čemž variantu 1 je možné zvolit k realizaci pouze v případě projekční úpravy této varianty dle podmínek uvedených v příloze 1 vydaného stanoviska EIA. Platnost tohoto stanoviska byla 5 let ode dne jeho vydání, tj. do 21. 12. 2015. Následně MŽP ČR dne 28. 4. 2017 (č.j. 22153/ENV/17) a 4. 2. 2025 (č.j. MZP/2024/710/4920) platnost stanoviska prodloužilo, tj. do 21. 12. 2025 (viz Příloha 2). Závazné stanovisko k ověření souladu bylo vydáno 20. 5. 2019 pod č.j. MZP/2018/710/3226 (viz Příloha 3).

Vzhledem k omezené platnosti stanoviska EIA byl investor nucen opětovně požádat o prodloužení platnosti stanoviska dle § 9a, odstavců 4 a 5 ZPV a v souladu s Přejícnými ustanoveními zákona č. 465/2023 Sb., Čl. VIII, odst.1 a dále písemně prokázat, že nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí.

Pro tyto potřeby byl zpracován tento *Podklad*, jehož hlavním účelem je prověřit platnost stanoviska MŽP ČR ve vztahu k možným změnám v zájmovém území.

Z původně posuzovaného záměru v rozsahu označovaného jako Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka (MŽP118) došlo **ke zúžení rozsahu posuzovaného území, pro potřeby tohoto Podkladu k prodloužení platnosti stanoviska EIA, na úsek Bořitov – Svitávka**. Zbývajíc úsek z původně posuzovaného záměru Kuřim – Bořitov je nově posuzován jako součást záměru I/73 Troubsko/D1 – Kuřim – Bořitov (OV7225 – Závěr zjišťovacího řízení 02/2025), se kterým tvoří nově ucelený úsek.

Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska byl zpracován v souladu se sdělením Ministerstva životního prostředí ze dne 13. 9. 2018 (č.j.: MZP/2018/710/2837), ve kterém je uveden obsah žádosti o prodloužení platnosti stanovisek EIA.

Předkládaný dokument obsahuje původní informace z Dokumentace EIA z roku 2007 (zejména kapitoly C. Údaje o stavu životního prostředí v dotčeném území dokumentace EIA a další části požadované metodikou), které byly aktualizovány za účelem prodloužení platnosti stanoviska EIA.

Původní informace relevantní pro jednotlivé kapitoly dané přílohou č. 4. zákona č. 100/2001 Sb. jsou zachovány pro srovnání (černý text, označení obrázků a tabulek je ponecháno dle původního číslování v Dokumentaci EIA). V řadě případů byly na základě zvyšujících se nároků na Dokumentaci EIA informace rozvedeny a doplněny. Změny zjištěné v rámci prvního prodloužení platnosti stanoviska EIA (č.j. 22153/ENV/17) jsou podbarveny světle zeleně. Změny zjištěné v rámci druhého prodloužení platnosti stanoviska EIA (č.j. MZP/2024/710/4920) jsou pak podbarveny světle modře.

Změny zjištěné v rámci zpracování aktuálního předkládaného podkladu pro opětovné prodloužení platnosti stanoviska EIA jsou podbarveny světle růžově. Texty, které přísluší území úseku Kuřim – Bořitov, které již nejsou předmětem tohoto prodloužení platnosti stanoviska EIA, jsou tmavě fialové a přeškrtnuté.

Texty, které pozbyly na platnosti, jsou šedé a přeškrtnuté. Žlutě podbarvený je úvod do kapitoly a rekapitulace nastálé situace.

Na základě výzvy k předložení doplňujících informací k podané žádosti o prodloužení platnosti stanoviska zaslané MŽP dne 17. 4. 2026 pod č. j. MZP/2026/910/259 byl předkládaný podklad revidován a to k datu 05/2026. Revidovaná data jsou červeně podtržena. Jedná se o úpravu tabulky 2 v kap. 2.2 Intenzity dopravy, tabulky 4 v kap. 2.3.2 Emise a úpravu obrázků 5-9 a grafické přílohy 1 (byl odstraněn obchvat Sebranic, který není součástí záměru).

V rámci každé kapitoly je obsaženo stručné shrnutí zjištěných změn. U zjištěných změn byla v rámci každé kapitoly následně vyhodnocena jejich významnost, dostatečnost stávajících podmínek stanoviska EIA vzhledem ke zjištěným změnám a následně nutnost nového hodnocení dle ZPV.

V závěrečné části jsou uvedeny změny poznatků a metod posuzování.

Zpracovány byly (v rozsahu daném původní dokumentací EIA z roku 2007) také změny dané novelizací zákona č. 100/2001 Sb. v roce 2017. Zde se jedná hlavně o přidání některých nových kapitol (biodiverzita, zhodnocení změny klimatu, vymezení a posouzení stavu vodních útvarů).

Uvedená novelizace také změnila přílohu č. 4 zákona o EIA, která stanovuje náležitosti dokumentace (rozčlenění do kapitol a jejich názvy). Pokud změna názvu kapitoly neznamená faktickou změnu obsahu kapitoly, byly názvy kapitol ponechány (z důvodu přehlednosti předloženého podkladu) v původním znění.

Stanovisko EIA doporučilo k realizaci záměru pouze varianty 1 a 2 uvedené v Dokumentaci EIA, tento dokument tak hodnotí změny v území týkající se pouze těchto dvou variant.

Kompletní dokumentace EIA z roku 2007 je přílohou tohoto dokumentu na přiloženém CD.

Předložený podklad pro prodloužení platnosti Stanoviska byl zpracován v Útvaru ekologie (Ateliéry ekologie a modelování) firmy HBH Projekt spol. s r.o. ve spolupráci s externími specialisty (intenzity dopravy, biologické průzkumy).

Vysvětlivky

Text	Vysvětlení
Abc	růžové podbarvení – aktualizovaný text, zjištěné změny v rámci opětovného prodloužení (2025), které je předmětem tohoto dokumentu
Abc	fialové přeškrtnutí – neaktuální text, který přísluší původně posuzovanému úseku Kuřim – Bořitov, v tomto dokumentu již není tento úsek řešen
Abc	modré podbarvení – zjištěné změny v rámci předešlého prodloužení (2020)
Abc	světle zelené podbarvení – zjištěné změny v rámci předešlého prodloužení (2015)
Abc	žluté podbarvení – rekapitulace a komentář ke stanovisku EIA
Abc	přeškrtnutí – zrušený (neaktuální) text dokumentace EIA z roku 2007
Abc	převzatý text dokumentace EIA z roku 2007

Seznam zkratk

ČS – Červený seznam ohrožených druhů České republiky

DSP – dokumentace pro stavební povolení

DÚR – dokumentace pro územní rozhodnutí

EN – ohrožený druh (endangered) -stupeň ohrožení dle VZOPK

KO – kriticky ohrožený – stupeň ohrožení dle VZOPK

MŽP ČR – Ministerstvo Životního prostředí České republiky

NT – téměř ohrožený druh (near threatened) - stupeň ohrožení dle Červeného seznamu

O – ohrožený druh – stupeň ohrožení dle VZOPK

SO – silně ohrožený druh – stupeň ohrožení dle VZOPK

ÚPD – územně plánovací dokumentace

VU – zranitelný druh (vulnerable) – stupeň ohrožení dle Červeného seznamu

VÚ – vodní útvar

VZOPK – vyhláška č. 395/1992 Sb. zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění

ZCHD – zvláště chráněný druh dle ZOPK

ZCHÚ – zvláště chráněné území dle ZOPK

ZOPK – Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění

ZPV – Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a změně některých souvisejících zákonů, v platném znění

ZÚR JMK – Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje

1 Popis záměru

Technické řešení záměru není předmětem posouzení při prodloužení platnosti stanoviska EIA. Změna projektu oproti stavu v EIA je hodnocena před zahájením každého navazujícího řízení v rámci vydání tzv. verifikačního závazného stanoviska dle § 9a odst. 6 ZPV.

Od 1.1.2016 došlo ke zrušení označení rychlostní silnice a následné úpravě související dopravní legislativy, většina těchto silnic tak byla přeřazena do kategorie dálnic, včetně posuzovaného záměru, záměr tak byl označován jako dálnice D43. Současné označení silnice, která je předmětem posuzování, je vedeno jako silnice I/73. Technické řešení a popis záměru zůstal zachován. V převzatém textu z původní Dokumentace EIA z roku 2007 je z hlediska přehlednosti ponecháno označení R43, v novějších textech je označeno D43 a aktuálně i I/73. Z hlediska zúžení dotčeného území z důvodu posuzování pouze části původně posuzovaného záměru jsou texty upraveny na rozsah úseku I/73 Bořitov – Svitávka (cca km 33,800 – 41,150 pro variantu 1 a cca km 33,500 – 40,950 pro variantu 2; jedná se o společný úsek těchto variant).

Z důvodu novelizace legislativy ZPV (zákon č. 326/2017 Sb.) bylo změněno zařazení záměru do kategorie (bod 9.3 byl zrušen).

Termíny zahájení a dokončení záměru jsou prodlouženy a rozděleny dle jednotlivých staveb, které jsou připravovány samostatně.

Informace týkající se varianty 3, která nebyla stanoviskem EIA doporučena k realizaci, jsou v převzatém textu označeny jako neplatné. Informace týkající se úseku Kuřim – Bořitov, který již není předmětem prodloužení, jsou označeny také jako neplatné.

Název:

Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka

Dálnice D43 v úseku Kuřim – Svitávka

I/73 Bořitov – Svitávka

Zařazení dle přílohy č. 1:

Kategorie I, sloupec A, bod 9.3 – Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a rychlostních silnic.

Kategorie I., bod 47, příslušný úřad MŽP – **Dálnice I. a II. třídy**

Kategorie I., bod 48, příslušný úřad MŽP – Silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pružích, včetně rozšíření nebo rekonstrukce stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou nebo méně jízdních pružích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdních pružích, o souvislé délce od stanoveného limitu (10 km)

Rozsah:

~~Rychlostní silnice R43~~ **Dálnice D43** **Silnice I/73**

- novostavba rychlostní čtyřpruhové silnice ~~dálnice~~ silnice I. třídy se středním dělicím pásem
- šířkové uspořádání v kategorii R 25,5/100
- délka: **varianta 1: 22,950 km (staničení 18,200 – 41,150) (zúženo na km 33,800 – 41,150)**
varianta 2: 22,750 km (staničení 18,200 – 40,950) (zúženo na km 33,500 – 40,950)
varianta 3: 22,190 km (staničení 0,000 – 22,190)
- mimoúrovňové křižovatky na hlavní trase: ~~MÚK Kuřim (pouze ve variantě 1 a 2), MÚK Kuřim-východ (součást hlavní trasy pouze ve variantě 3), MÚK Černá Hora, MÚK Skalice na Svitavou, MÚK Svitávka~~

Přeložka silnice II/385 (pouze ve variantě 1 a 2)

- novostavba dvoupruhové silnice II. třídy s okružní křižovatkou u Čebína
- šířkové uspořádání v kategorii S 11,5/80
- délka: cca 5,900 km, šířkové uspořádání v kategorii S 11,5/80
- mimoúrovňové křižovatky: MÚK Kuřim východ, MÚK TOS

Přivaděč Kuřim (pouze ve variantě 1 a 2)

- novostavba přivaděče s okružní křižovatkou v Kuřimi
- šířkové uspořádání v kategorii S 11,5/80
- délka: cca 0,900 km

Přivaděč Černá Hora (pro všechny aktivní varianty)

- novostavba přivaděče s okružní křižovatkou u Bořitova
- šířkové uspořádání v kategorii S 11,5/80
- délka: cca 1,200 km (varianta 1), resp. 1,400 km (varianta 2 a 3)

Přeložky (pro všechny aktivní varianty)

- přeložka silnice I/19 mezi MÚK Skalce nad Svitavou a MÚK Svitávka v kategorii S11,5/80, délky 1,600 km
- ~~propojka silnic II/376 a III/37610 (u Býkovic, směr Žerůtky), v kategorii S11,5/80, délky 1,600 km~~
- vyvolané přeložky silnic nižších tříd, polních cest a inženýrských sítí

Odpočívka Lysice (pro všechny aktivní varianty)

- oboustranná odpočívka o rozloze cca 3,5 ha (jedna strana) v km cca 34,000 (~~varianta 3 – km 15,250~~)
- velikost odpočívky je navržena jako maximální, její finální podoba bude v průběhu další projekční přípravy upřesněna
- posouzeno pouze umístění a zábor plochy pro odpočívku, nikoliv technické zařízení (motorest, čerpací stanice pohonných hmot)

Středisko správy a údržby rychlostní silnice – SSÚRS **dálnic – SSÚD** (pro všechny aktivní varianty)

- předběžně navržena plocha o rozloze cca 3,70 ha v oblasti MÚK Svitávka

Umístění záměru:

kraj: Jihomoravský

obec: ~~Bořitov, Býkovic, Čebín, Černá Hora, Drásov, Drnovice, Hluboké Dvory, Kuřim, Lažany, Lipůvka, Lubě,~~
Lysice, ~~Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Sebranice, Skalce nad Svitavou, Skalička, Svinošice,~~
Svitávka, ~~Újezd u Černé Hory, Voděrad, Vsechovice, Žernovník~~

katastrální území: ~~Bořitov, Býkovic, Čebín, Černá Hora, Drásov, Drnovice, Hluboké Dvory, Kuřim, Lažany,~~
~~Lipůvka, Lubě, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Nuzířov, Sebranice u Boskovic, Skalce~~
~~nad Svitavou, Skalička u Tišnova, Svinošice, Svitávka, Újezd u Černé Hory, Voděrad u Kunštátu,~~
~~Vsechovice u Tišnova, Žernovník u Černé Hory~~

Termín zahájení a realizace:

– zahájení:	2012 2024	2025 (úsek Lysice/Bořitov – Svitávka)	2027 (úsek Bořitov – Svitávka)
		2027 (úsek Kuřim – Bořitov)	2030 (úsek Troubsko – Bořitov)
– dokončení:	2015 2028	2028 (úsek Lysice/Bořitov – Svitávka)	2030 (úsek Bořitov – Svitávka)
		2031 (úsek Kuřim – Bořitov)	2034 (úsek Troubsko – Bořitov)

Kumulace s jinými záměry:

Významné záměry, se kterými by mohlo docházet ke kumulaci negativních vlivů na životní prostředí nejsou v posuzovaném území sledovány.

~~Záměr zkapacitnění silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim na čtyřpruhové uspořádání z dopravního hlediska zlepšuje průchodnost stávající silniční sítě a v podstatě nepřináší do území nový dopravní prvek.~~

~~V dotčeném území je dopravní uspořádání doplněno o soubor staveb přestavby stávající silnice I/43 v úseku Česká – Lipůvka, a to z důvodu zajištění plynulosti a bezpečnosti dopravy. Jedná se o stavby Podlesí, obchvat; MÚK Kuřim, východ; MÚK Lipůvka. Tyto přestavby stávající silnice nejsou odvislé od toho, zda bude dálnice D43 uvedena do provozu nebo nebude. Z dopravního hlediska se nejedná o nový prvek, trasy staveb kopírují stávající silnici I/43.~~

Zdůvodnění potřeby záměru a jeho umístění:

Dle koncepce rozvoje výstavby dálnic a rychlostních silnic ČR je nutno propojit paralelně vedené tahy dálnici D1 Praha – Brno a navrhovanou rychlostní silnici 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~~ **silnice I/73**. 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.

Rychlostní silnice R43 je zařazena do doplňkové sítě TEN-T (Trans-European Transport Network).

Popis záměru:

Uvedené údaje zůstávají beze změny. Popis varianty 3 je vyškrtnut. Popis variant je zúžen na rozsah aktuálně posuzovaného úseku I/73 Bořitov – Svitávka.

~~V rámci zpracování Posudku, části posouzení vlivu na soustavu Natura 2000, byla projektantem technického řešení prověřena možnost odsunu trasy varianty 1 o cca 60 m od EVL Malhostovické kopečky (podle požadavků uvedených v kapitole D.IV. Dokumentace EIA), tak aby nedošlo k okrajovému zásahu této lokality.~~

~~Uvedené údaje zůstávají beze změny.~~

varianta 0

Stávající dvoupruhová silnice I/43 v úseku od Kuřimi po Sebranice, vedoucí průtahy sídel Lipůvka, Lažany, Milonice, Závist a v těsné blízkosti obce Černá Hora.

varianta 1

Projekčně byla trasa *varianty 1* zpracována v rámci aktualizace technické studie „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, říjen 2006), přeložka silnice II/385 s MÚK Kuřim-východ a MÚK TOS jsou převzaty z aktualizace technické studie „Silnice I/43 Česká – Kuřim“ (HBH Projekt, listopad 2006).

Vedení rychlostní silnice R43 ve *variantě 1* využívá převážně trasu tzv. *Staré dálnice*, rozestavěnou ve 40. letech 20. století.

Trasa rychlostní silnice R43 je do zájmového území přivedena od jihovýchodu, od Moravských Knínic, posuzovaný úsek začíná v km 18,200, v prostoru MÚK Kuřim.

MÚK Kuřim je mimoúrovňová křižovatka rychlostní silnice 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 útlakové křižovatky s převážně direktními větvemi je využito ploch orné půdy mezi stávající tratí ČD č.250, opuštěným tělesem bývalé Tišnovky a stávající silnicí III/38529, tedy prostoru mezi kopci Čebínka a Zlobice.

Přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi) je navržena jako dvoupruhová komunikace v kategorii S 11,5/80, délky cca 5,900 km. Její počátek je umístěn do napojení na přeloženou silnici I/43 v MÚK Kuřim-východ, při hranici k.ú. Kuřim, Lipůvka a Svinošice. Přeložka je vedena po úbočí masivu Zlobice, v km 2,729 bude umístěn most přes polní cestu a Luční potok, v km 4,083, na hranici k.ú. Moravské Knínice je technicky prověřena možnost umístění ekoduktu pro převedení regionálního biokoridoru RBK 1466¹. Dále přeložka podchází hlavní trasu rychlostní silnice R43 (MÚK Kuřim), a u Čebína je ukončena ve velké okružní křižovatce. Do této křižovatky je dále napojena stávající silnice II/385 a navrhované pokračování přeložky silnice II/385 směrem na Tišnov, tedy jižní obchvat Čebína.

MÚK Kuřim-východ je navržena jako útlaková křižovatka s direktními a semidirektními větvemi. Tato křižovatka napojuje stávající silnici II/386, přeložené silnice I/43 a II/385.

Na přeložce silnice II/385, v km 2,400, je navržena MÚK TOS. Jedná se o křižovatku tvaru delta s větvemi v jihovýchodním a severovýchodním kvadrantu, umožňující prostřednictvím přivaděče délky 0,900 km, vedeného kolem sportovního areálu a přes těleso vlečky, napojení na stávající silnici II/386 v blízkosti polikliniky v Kuřimi.

Hlavní trasa rychlostní silnice R43 pokračuje od MÚK Kuřim 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 19,293 podchází pod mostem na přeložce silnice III/38529 a v zářezu cca 2 m hlubokém je vedena mezi obcemi Drásov a Malhostovice, kde v km 19,940 podchází pod mostem na přeložce silnice II/379. V km 20,342 přechází přes vodní tok Lubě, v km 21,064 podchází pod mostem na přeložce polní cesty a pokračuje přes k.ú. Drásov na k.ú. Všechnovice u Tišnova. Na hranici těchto katastrů bude přeložena silnice III/37913 v celkové délce 1,042 km.

Úsek v km cca 19,000—20,500 byl původně veden na násypu, ale na základě požadavků obcí Drásov a Malhostovice vznesených v Oznámení EIA byl tento úsek zahloben na nejnižší možnou úroveň.

Na k.ú. Všechnovice u Tišnova podchází trasa v km 22,530 přeložku silnice III/37914, na mostním objektu v km 22,680 přechází Uninský potok a v km 23,850 podchází pod mostem na přeložce polní cesty. Na hranici k.ú. Hluboké dvory a Skalička, v km 23,816 přechází přes údolí vodního toku Skalička.

V úzkém závěru Tišnovské kotliny, mezi obcemi Skalička a Všechnovice byla niveleta, opět na základě požadavku uvedených obcí, snížena, takže trasa vede až v 3 m hlubokém zářezu.

V úseku mezi km 23,000—26,000 trasa rychlostní silnice R43 stoupá z Tišnovské kotliny do výše položené Žernovnické hrásti. V tomto úseku byla trasa oproti tělesu *Staré dálnice* napříměna a nachází se až o cca 80 m východněji.

Na k.ú. Hluboké Dvory je v km 25,174 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 25,868 o délce 273 m a estakáda přes údolí vodního toku Lubě v km 26,344 o celkové délce 352 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.

¹ Umístění dalšího ekoduktu je prověřeno 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.

Na k.ú. Lubě, Malá Lhota a Žernovník je trasa odkloněna od tělesa *Staré dálnice*, čímž došlo k oddálení osy o cca 150 m od obce Malá Lhota. Trasa je v tomto úseku také vedena v hlubším zářezu. Na k.ú. Malá Lhota trasa podchází pod mostem na přeložce polní cesty v km 28,018.

Na k.ú. Žernovník u Černé Hory bude trasa R43 přecházet na mostním objektu přeložku silnice III/37715 v km 28,707 a hluboké údolí s občasným vodním tokem na mostu délky 138 m, v km 28,907. Obec Žernovník trasa míjí v hlubokém zářezu.

V km 30,200 je situována estakáda délky 570 m, na které rychlostní silnice R43 přechází přes silnici II/377, areál SÚS a potok Býkovka.

V následujícím úseku trasa opouští koridor *Staré dálnice*, aby se vyhnula přírodní památce Čtvrťky za Bořím, je vedena východněji. Oproti *variantě Aktivní* je však oddálení menší, o cca 80 m, tak, aby bylo možno lépe ochránit přilehlou zástavbu a rozvojové plochy obce Černá Hora. V km 30,954 je umístěn most přes silnici III/37720 a v km 31,384 most přes polní cestu a vodoteč. V km 31,762 se pak nachází MÚK Černá Hora.

MÚK Černá Hora je trubkovitá mimoúrovňová křižovatka s přivaděčem Černá Hora.

Přivaděč Černá Hora 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 na mostním objektu v km 32,660 přes Žerůtský potok a v km 32,798 podchází pod mostem na propojce silnic II/376 a III/37610.

Propojka silnic II/376 a III/37610 délky cca 1,650 m bude vedena jako silnice III. třídy. Byla navržena na základě požadavku obcí ležících západně od rychlostní silnice R43 na komfortnější napojení, bez nutnosti projíždět obcí Černá Hora. Na této komunikaci budou umístěny dva mostní objekty, přes R43 a Žerůtský potok.

Hlavní trasa dále podchází v hlubokém zářezu mostní objekt na přeložené silnici II/376 v km 33,578 a cca v km 34,000 se vrací do stopy *Staré dálnice*.

Odpočívka Lysice – v úseku mezi km 34,000 – 34,500 na k.ú. Lysice je navržena plocha pro umístění odpočívky. Velikost navržené odpočívky je cca 3,5 ha na jedné straně. Tato rozloha je navržena jako maximální a je pravděpodobné, že finální podoba odpočívky bude menší.

Dále, již ve stopě *Staré dálnice* trasa přechází na mostním objektu v km 34,485 přes Lysický potok a polní cestu a v km 35,309 podchází pod mostem na přeložce silnice III/3767. Na k.ú. Drnovice přechází trasa přes mělké údolí potoka Úmoří, v km 36,278 je umístěn most přes tento vodní tok a v km 36,572 je umístěn most přes silnici III/3764. Na k.ú. Voděradý u Kunštátu trasa v km 37,666 podchází pod mostem na přeložce silnice III/3765. Na k.ú. Sebranice u Boskovic trasa přechází v km 38,244 přes potok Výpustek, postupně se stáčí k severovýchodu a směřuje do prostoru mezi obcemi Sebranice, Svitávka a Skalice nad Svitavou, kde dochází ke křížení s několika hlavními dopravními tahy.

MÚK Skalice nad Svitavou je navržena v km 38,600 na k.ú. Sebranice u Boskovic jako neúplná rozštěpová křižovatka s direktními větvemi umožňující sjezd a nájezd na R43 pouze ve směru do Brna. Součástí MÚK je okružní křižovatka, která napojuje stávající silnici I/43 od Sebranice, přeloženou silnici I/43 ve směru na Černou Horu, přeložku silnice I/19 a výhledové pokračování přeložky silnice I/19 ve směru na Kunštát.

Přeložka silnice I/19 délky cca 1,600 km funguje jako náhrada za stávající úsek silnice II/150, propojuje MÚK Skalice nad Svitavou s MÚK Svitávka a umožňuje napojení dopravy ze směru od Boskovic na silnici I/43

Mezi oběma MÚK přechází hlavní trasa na mostním objektu v km 39,311 přeložku silnice I/43 a v km 40,663 trať ČD č. 260.

MÚK Svitávka tvaru osmička s přeloženou silnicí II/150 je navržena v km 41,000 na k.ú. Svitávka a Skalice nad Svitavou. Ve směru od Brna budou křižovatkové větve napojeny na přeloženou silnici II/150 stykovou křižovatkou, ve směru od Starého Města je navrženo připojení do malé okružní křižovatky. Tato okružní křižovatka propojuje nově navrženou silnici I/19 s přeloženou silnicí II/150 a III/37420.

V oblasti MÚK Svitávka je předběžně navrženo umístění střediska správy a údržby rychlostní silnice (SSÚRS). Součástí střediska bude rovněž pracoviště Policie ČR a řídicí a dispečerské pracoviště. Celková plocha bude cca 3,70 ha.

V km 41,150 posuzovaný záměr končí a navazuje stavba 4304 v úseku Svitávka – hranice Jihomoravského kraje.

varianta 2

Projekční řešení vychází z vyhledávací studie „*Alternativní trasa R43 v úseku Kuřim – Svitávka pro hodnocení EIA*“ (HBH Projekt, prosinec 2006), přeložka silnice II/385 s MÚK Kuřim-východ a MÚK TOS jsou převzaty z aktualizace technické studie „*Silnice I/43 Česká – Kuřim*“ (HBH Projekt, listopad 2006).

~~Vedení rychlostní silnice R43 ve variantě 2 se od km 17,500 odklání východním směrem od varianty 1 a do koridoru Staré dálnice se vrací cca v km 28,000.~~

~~Posuzovaný úsek začíná v km 18,200, v prostoru MÚK Kuřim.~~

~~MÚK Kuřim je principiálně stejná jako ve variantě 1, její větve jsou však přizpůsobeny odbočujícímu vedení hlavní trasy.~~

~~Shodná s variantou 1 je i přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi) a na ni navazující MÚK Kuřim-východ a MÚK TOS.~~

Hlavní trasa opouští prostor MÚK Kuřim pravotočivým obloukem a následně v levotočivém oblouku pokračuje k průchodu mezi Malhostovicemi a Nuzířovem. V km 18,565 podchází pod mostem na přeložce polní cesty a v km 19,324 je umístěn most přes polní cestu. Dále trasa překonává na mostních objektech v km 20,173, km 20,636 a km 20,127 údolí tří drobných vodních toků (potok Žalvíř, Šekramský potok a potok Žlíbek). Trasa těsně míjí areál zemědělského družstva v Malhostovicích a v km 21,352 přechází na mostním objektu přes přeložku silnice II/379. V úseku 21,500 – 22,000 trasa míjí zástavbu Nuzířova a v zářezu až 18 m hlubokém míří k údolí Lažánky. To překonává estakádou délky 540 m v km 23,280.

Na k.ú. Újezd u Černé Hory je trasa střídavě vedena v zářezích a na mostních objektech. V úseku cca km 24,000 – 24,800 je zářez až 20 m hluboký, následuje most v km 25,031 délky 273 m přes údolí bezejmenného vodního toku, v těsné blízkosti okrajové zástavby obce Újezd. Dále trasa pokračuje v zářezu až 23 m hlubokém a následují dva mostní objekty přes bezejmenné přítoky Malolhotského potoka v km 25,767 délky 273 m a v km 26,248 délky 177 m.

Na k.ú. Malá Lhota se trasa stáčí k severu, je vedena v zářezu až 27 m hlubokém a v km 27,101 následuje mostní objekt přes údolí Malolhotského potoka délky 178 m. Následně trasa míjí od západu obec Malá Lhota, v km 27,887 podchází pod mostem na přeložce místní komunikace, kříží těleso Staré dálnice a následně se stáčí opět k severovýchodu.

Na k.ú. Žernovník u Černé Hory je trasa vedena v sérii zářezů až 15 m hlubokých a postupně se přibližuje zpět do stopy Staré dálnice.

V km 30,073, na hranici s k.ú. Černá Hora je situována estakáda délky 653 m, na které rychlostní silnice R43 přechází přes silnici II/377, areál SÚS a potok Býkovka.

V následujícím úseku trasa opouští koridor Staré dálnice, aby se vyhnula přírodní památce Čtvrťky za Bořim, je však oproti variantě 1 vedena západně od stopy Staré dálnice a tedy ve větší vzdálenosti od obce Černá Hora. V km 30,883 je umístěn most přes silnici III/37720 a v km 31,487 se pak nachází MÚK Černá Hora.

MÚK Černá Hora je, analogicky s variantou 1, trubkovitá mimoúrovňová křižovatka s přívaděčem Černá Hora.

Přívaděč Černá Hora je delší než ve variantě 1, o cca 200 m, celková délka je tedy cca 1,400 km. Připojení na upravenou silniční síť přes okružní křižovatku u Bořitova je pak stejné jako ve variantě 1.

Hlavní trasa rychlostní silnice R43 pokračuje západně od trasy Staré dálnice, na k.ú. Býkovice, v km 32,330 je umístěn most přes bezejmenný vodní tok a v km 32,606 trasa podchází pod mostem na propojce silnic II/376 a III/37610.

Propojka silnic II/376 a III/37610 je stejná jako ve variantě 1, pouze je snížen počet mostních objektů na jeden, přes rychlostní silnici R43 i Žerůtský potok.

Na k.ú. Lysice trasa přechází na mostním objektu v km 32,637 Žerůtský potok a v km 33,416 podchází pod mostem na přeložce silnice II/376.

V km 33,781 se vrací do stopy Staré dálnice a také se zde spojuje s trasou varianty 1. Následný rozsah stavebních objektů je totožný s variantou 1, posun staničení je 200 m, tedy km 33,781 varianty 2 je km 33,981 varianty 1.

Součástí budou všechny stejné objekty, včetně odpočívky Lysice a dopravního řešení v prostoru MÚK Skalice nad Svitavou a MÚK Svitávka.

V km 40,950 posuzovaný záměr končí a navazuje stavba 4304 v úseku Svitávka – hranice Jihomoravského kraje.

varianta 3

Projekční řešení vychází z vyhledávací studie „Vyhledávací studie alternativní trasy rychlostní silnice R43 v úseku Česká – Kuřim – Černá Hora pro hodnocení EIA“ (HBH Projekt, červenec 2007), která navazuje na aktualizaci technické studie „Silnice I/43 Česká – Kuřim“ (HBH Projekt, listopad 2006).

Nutným předpokladem pro realizaci varianty 3 je, stejně jako v případě výstavby varianty 1, nebo 2 v první etapě realizace tahu R43, zkapacitnění silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim na čtyřpruhové uspořádání.

Km 0,000 varianty 3 je km 3,310 přeložky silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim.

Hlavní trasa je vedena v úzkém koridoru mezi masivem Zlodějky na pravé straně a průmyslovými areály, areálem věznice v Kuřimi a masivem Zlobice na straně druhé. V tomto úzkém prostoru je v km 0,318 umístěna MÚK Kuřim-východ. V km 0,066 je umístěn most přes Bělečský potok.

MÚK Kuřim-východ ve variantě 3 má rozdílnou podobu než ve variantě 1 a 2, především vzhledem k tomu, že není třeba napojovat přeložku silnice II/385. Křižovatka propojuje R43 se silnicí II/386 na Kuřim a stávající silnicí I/43 ve směru na Lipůvku. Její tvar vychází z křižovatky trubkovitého typu, na silnici II/386 je připojena přes okružní křižovatku připojující i rozsáhlé průmyslové zóny, na silnici I/43 je připojena stykovou křižovatkou.

Následně trasa pokračuje západním obchvatem obcí Lipůvka a Lažany. V km 0,665 je umístěn most přes přeložku vodního toku Kuřimka, v km 1,516 trasa podchází pod mostem na přeložce polní cesty, v km 1,571 a km 2,471 jsou umístěny mosty přes potok Lipůvka. V km 2,996 trasa podchází pod mostem na přeložce silnice II/379.

Na hranici k.ú. Lažany, v km 3,962 se nachází most přes suché údolí s polní cestou. Následně je trasa vedena až 17 m zářezem, na mostním objektu v km 4,756 délky 225 m, v těsné blízkosti Lažan přechází přes široké údolí potoka Lažánka a přechází do zářezu až 18 m hlubokého. V km 5,187 je umístěn most na přeložce polní cesty. Na vysokém násypu trasa opouští k.ú. Lažany a vystoupává na plošiny v okolí Újezda u Černé Hory.

V km 6,170 je umístěn most přes přeložku silnice III/37717 a vodní tok, v km 6,780 trasa podchází v zářezu až 22 m hlubokém pod mostem na přeložce silnice III/37716 a na násypu a mostním objektu v km 7,358 přes silnici III/37717 míjí průmyslový areál a areál zemědělského družstva.

Trasa přechází na k.ú. Malá Lhota, v zářezu je vedena pod mostem na přeložce silnice III/37715 v km 7,358, v km 7,975 přechází na mostním objektu délky 311 m údolí Malolhotského potoka a ve výběžku lesního masivu míjí obec Malá Lhota od východu.

Dále trasa přechází na mostním objektu délky 360 m v km 9,770 suché údolí se stržemi a přeložkou polní cesty (objekt 216). Po té se, již na k.ú. Žernovnik u Černé Hory, stáčí k severovýchodu a napojuje se do koridoru Staré dálnice, kde navazuje na trasu varianty 2.

Mostní objekt v km 11,242 přes přeložku silnice II/377 a údolí potoka Býkovka již odpovídá stejnému mostu ve variantě 2, alternativně je zpracována přeložka silnice III/7720, přecházející přes těleso rychlostní silnice na mostu v km 12,249.

Následný rozsah stavebních objektů je totožný s variantou 2, posun staničení je 18,756 km, tedy km 12,502 varianty 3 odpovídá km 31,258 varianty 2.

Součástí budou všechny stejné objekty, tedy MÚK Černá Hora s přivaděčem Černá Hora, propojka silnic II/376 a III/37610, odpočívka Lysice a dopravní řešení v prostoru MÚK Skalice nad Svitavou a MÚK Svitávka.

Kombinovatelnost dílčích úseků jednotlivých variant

Z pohledu možné kombinovatelnosti dílčích úseků jednotlivých variant lze varianty rozdělit na tři takovéto dílčí úseky. Tyto úseky jsou vymezené dvěma uzlovými body, kde se trasy variant protínají. První uzlový bod je cca v km 30,110 *varianty 1*; 30,00 *varianty 2*; 11,240 *varianty 3* a druhý uzlový bod je cca v km 34,200 *varianty 1*; 34,000 *varianty 2*; 15,240 *varianty 3*.

První dílčí úsek jednotlivých variant je veden zcela odlišným územím (*varianta 1*: km 18,200—30,110; *varianta 2*: km 18,200—30,000; *varianta 3*: km 0,000—11,240).

V prvním uzlovém bodě se varianty protínají a *varianta 2* a *3* spojují do stejné stopy.

Druhý dílčí úsek se liší v míjení přírodní památky Čtvrťky za Bořím. *Variant 1* je vedena východně, *varianta 2* a *varianta 3* (již ve společné trase) jsou vedeny západně. V tomto druhém úseku jsou varianty kombinovatelné. Je tedy možné každou ze tří dvou posuzovaných variant vést buďto západně, nebo východně kolem přírodní památky Čtvrťky za Bořím a dostáváme tak v postate šest čtyři variant vedení rychlostní silnice R43 (*varianta 1* západní/východní, *varianta 2* západní/východní a *varianta 3* západní/východní).

V druhém uzlovém bodě se trasy variant spojují a třetí dílčí úsek je již invariantní.

Tato kombinovatelnost byla technicky prověřena.

2 Charakteristika současného stavu životního prostředí v dotčeném území

2.1 Obyvatelstvo a veřejné zdraví

2.1.1 Obyvatelstvo

Byly aktualizovány údaje o počtu obyvatel a stavu územně-plánovací dokumentace jednotlivých obcí, doplněny byly informace z nadřazeného územně-plánovacího dokumentu – Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Statistické údaje v této kapitole byly převzaty z údajů Českého statistického úřadu. Obyvatelstvo k roku 2006 a rozloha k roku 2004. Statistické údaje o počtu obyvatel byly aktualizovány k 1. 1. 2015. Statistické údaje o počtu obyvatel byly aktualizovány k 1. 1. 2019. Statistické údaje o počtu obyvatel byly aktualizovány k 1. 1. 2024.

V posuzovaném území se nachází celkem 24 obcí a 25 katastrálních území. Celkový počet obyvatel v takto vymezeném území je 26 954, což odpovídá hustotě cca 152 ob./km². Pokud by se z této statistiky vyřadilo město Kuřim, ležící na hranici posuzovaného území klesl by počet obyvatel takřka o jednu třetinu a hustota by byla cca 106 ob./km², což by více vypovídalo o charakteru osídlení (průměrná hustota osídlení v České republice je 130 ob./km², pohybuje se od 2 283 ob./km² na území hlavního města Prahy, po 62 ob./km² na území Českobudějovického kraje).

Hustota osídlení v posuzovaném území však není homogenní, její změny lze vysledovat v severo-j jižním směru. Jižní část území má příměstský až městský charakter ovlivněný především blízkostí a snadnou dostupností brněnské aglomerace, průměrná hustota osídlení se pohybuje kolem 191 ob./km². Centrální, vyvýšená část si zachovává svůj venkovský charakter, především díky horší dostupnosti, průměrná hustota osídlení se pohybuje kolem 42 ob./km². V Lysické kotlině se již opět rozvíjejí velké obce, některé až maloměstského charakteru s lokálním centrem v Černé Hoře a s vazbou především na Blansko a Boskovice. Průměrná hustota osídlení se pohybuje kolem 132 ob./km².

Přirozené centrum jižní části posuzovaného území tvoří město Kuřim, které v současnosti prodělává intenzivní urbanistický rozvoj, který je založen především na atraktivitě dané blízkostí města Brna. Směrem k severu navazují velké obce, jako Lipůvka a Lažany v koridoru stávající silnice I/43, či Moravské Knínice, Čebín, Drásov a Malhostovice v Tišnovské kotlině. Tyto obce jsou typické svou rozsáhlostí vypovídající o dřívější prosperitě založené především na zemědělství. Na těchto obcích je patrný postupný odklon od zemědělské výroby k menším průmyslovým areálům a současný silný tlak na výstavbu nových obytných zón na okrajích sídel charakteru rodinného bydlení. S rostoucí vzdáleností od komunikačních os a spádových center se zmenšuje i velikost sídel, jak v Tišnovské kotlině (Všechnovice, Skalička), tak v Milonické sníženině (Milonice, Závist).

Sídla v položené na vyvýšené Žernovnické hrásti (Hluboké Dvory, Lubě, Žernovník), či Hořické vrchovině (Újezd u Černé Hory, Malá Lhota) mají již menší rozlohu, převážně zemědělský charakter a s rostoucí vzdáleností od spádových center slábne i tlak na novou výstavbu rodinných domů.

Významné centrum v jižní části Lysické kotliny představuje Černá Hora, na kterou navazuje Bořitov. Další obce jsou situovány především v údolích na přechodu do Nedvědicke vrchoviny a jejich velikost směrem na sever roste. Jedná se o sídla Býkovice, Žerůtky, Lysice, Drnovice a Voděřady.

Charakterově rozdílná jsou relativně velká sídla v blízkosti křižovatky důležitých komunikačních os, silnice I/43, I/19 a železničního koridoru Brno – Česká Třebová, s dobrou dostupností do blízkých Boskovic. Jedná se o Sebranice, Svitávku a Skalici nad Svitavou.

V následujícím textu jsou abecedně seřazeny záměrem dotčené obce a jsou zde souhrnně uvedeny jak základní demografické údaje, tak údaje územního plánování, jako primárního nástroje pro pochopení rozvojových aktivit

obcí, a v neposlední řadě je uveden rozsah předpokládaných stavebních zásahů na území katastru, v souvislosti s výstavbou rychlostní silnice R43.

Bořitov

— počet obyvatel je 1235

— počet obyvatel je 1317

— katastrální výměra je 993 ha

— ÚPD: **Územní plán sídelního útvaru obce Bořitov** — A.A.A. Ateliér architektury Blansko, Ing. arch. Pavel Holouš, 2000

— **Změna č. 1** — Ing. arch. Stanislav Svoboda, 2005

— ÚPD: **Územní plán Bořitov** — Urbanistické středisko Brno, Ing. arch. E. Navrátil, 2012, schválen 13.2.2012

— trasa rychlostní silnice R43 je v ÚPD vedena dle Srovnávací studie Transconsultu (odpovídá *variantě 1*)

— rychlostní silnice R43, včetně MÚK Černá Hora, přivaděče a okružní křižovatky je zařazena jako veřejně prospěšná stavba

varianta 1:

— hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 1 250 m západně od obce

— trasa rychlostní silnice R43 prochází k.ú. v délce 1229 m (km 31,375 — 32,604), nachází se na jeho západním okraji

— na k.ú. Bořitov bude umístěna MÚK Černá Hora a přivaděč Černá Hora s okružní křižovatkou a navazujícími přeložkami silnic I/43, II/376 a III/37722

— součástí stavby je most na R43 přes levostranný přítok Býkovky a přes polní cestu v km 31,384 (SO 220, délka 29,8 m) a most na větvi „1“ MÚK Černá Hora přes R43 v km 31,762 (SO 221, délka 80,8 m)

varianta 2 a 3:

— hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 1 750 m západně od obce

— na k.ú. Bořitov bude situován přivaděč Černá Hora s okružní křižovatkou a navazujícími přeložkami silnic I/43, II/376 a III/37722

Býkovice

— počet obyvatel je 182

— počet obyvatel je 206

— počet obyvatel je 235

— katastrální výměra je 512 ha

— ÚPD: **Územní plán obce Býkovice** — Ing. arch. Jaroslav Tušer, Brno, 2005, schválen 7.7.2005

— rychlostní silnice R43 je v ÚPD vedena v trase *Staré dálnice*, obchází Čtvrtky za Bořím

— zařazena jako veřejně prospěšná stavba

varianta 1:

— hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 1 500 m východně od obce

— trasa rychlostní silnice R43 zasahuje východní cíp k.ú., v délce cca 52 m (km 32,604 — 32,656)

— stavba vstupuje do k.ú. na mostním objektu přes Žerůtský potok a LBC (SO 222, délka 100,8 m)

— do k.ú. zasahuje propojka silnic II/376 a III/37610, součástí je most na propojce přes Žerůtský potok a LBC v km 32,800 (SO 236, délka 76,8 m)

varianta 2 a 3:

— hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 1 250 m východně od obce

— trasa rychlostní silnice R43 zasahuje východní část k.ú. v délce 1324 m (km 31,333 — 32,657)

— na k.ú. se nachází MÚK Černá Hora, most na větvi „1“ MÚK v km 31,487 (SO 221, délka 80,8 m)

- součástí stavby je most na R43 přes přítok Žerůtského potoka a LBC v km 32,330 (SO 217, délka 55,8 m), propojka silnic II/376 a III/37610 a most na propojce v km 32,606 (SO 225, délka 137,8 m) a most na R43 přes Žerůtský potok v km 32,637 (SO 218, délka 23,8 m)
- do k.ú. zasahuje část souběžné polní cesty vlevo (km 32,600 – 33,470, celková délka 870 m)

Čebín

- počet obyvatel je 1671
- počet obyvatel je 1747
- počet obyvatel je 1817
- katastrální výměra je 725 ha
- ÚPD: **Územní plán obce Čebín** — Architektonicko-urbanistická projekční kancelář, Ing. arch. Alena Košťálová, Brno, 2002, schválen 20.6.2002
 - **Změna č. 1** — Architektonicko-urbanistická projekční kancelář, Ing. Arch. Alena Košťálová, Brno, 2008, schválena 23.10.2008 (změna navržení trasy jižního silničního obchvatu — přeložky silnice II/385, zařazení do plochy dopravy)
 - **Změna č. 2** — Architektonicko-urbanistická projekční kancelář, Ing. Arch. Alena Košťálová, Brno, 2011, schválena 25.8.2011 (řeší změnu členění bydlení a rozšíření ploch pro bydlení, vše v intravilánu)
 - **Změna č. 3** — knesl kynčl architekti s.r.o., Ing. arch. Jakub Kynčl, Brno, 2018, nabití účinnosti 30.10.2018
- v projednání návrh nového územního plánu
- rychlostní silnice R43 je v ÚPD vedena v trase *Staré dálnice*
- zařazena jako veřejně prospěšná stavba

varianta 1:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 1 000 m východně od obce
- hlavní trasa prochází severovýchodní částí k.ú. v délce 777 m (km 18,200 – 18,977)
- na k.ú. Čebín má posuzovaný úsek svůj počátek, v km 18,200, dále zde bude umístěna MÚK Kuřim a přeložka silnice II/385
- v k.ú. se nachází část přeložky silnice III/38529 a část souběžné polní cesty vpravo (km 18,780)
- v severní části k.ú. je silnice vedena v zářezu

varianta 2:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 1 000 m východně od obce
- hlavní trasa prochází severovýchodní částí k.ú. v délce 387 m (km 18,200 – 18,587)
- na k.ú. Čebín má posuzovaný úsek svůj počátek, v km 18,200, dále zde bude umístěna MÚK Kuřim a přeložka silnice II/385
- součástí stavby je most na přeložce polní cesty v km 18,565 (SO 202, délka 75,80 m)

varianta 3:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 nezasahuje k.ú.

Černá Hora

- počet obyvatel je 1935
- počet obyvatel je 2064
- počet obyvatel je 2190
- katastrální výměra je 1629 ha
- ÚPD: **Aktualizace návrhu Územního plánu sídelního útvaru Černá hora** — Urbanistické středisko Brno, Ing. arch. Hana Berková, 1996
 - **Změna a doplněk č. 1** — Ing. arch. M. Kotásek, Ing. arch. P. Kotásková, 2002 (plochy bydlení a rekreace, v blízkosti trasy rychlostní silnice R43 je navrhována plocha bydlení)

- ~~Změna č. 2~~ — Ing. arch. M. Kotásek, Ing. arch. P. Kotásková, 2005 (navržena krajinná zeleň mezi rychlostní silnicí R43 a plochami pro bydlení)
- trasa rychlostní silnice R43 je v ÚPD mírně odsunuta východně od trasy *Staré dálnice*
- zařazena jako veřejně prospěšná stavba

- ÚPD: *Územní plán Černá hora* — Ing. arch. P. Kotásková, Ing. arch. M. Kotásek, Brno, 2011, schválen 1.12.2011
 - ~~Změna ČH1, ČH3, ČH4, ČH5, ČH7, ČH8, ČH9~~ — Ing. arch. M. Kotásek, Ing. arch. P. Kotásková, nabytí účinnosti 3.1.2018
 - ~~Změna ČH10, ČH11~~ — Ing. arch. M. Kotásek, Ing. arch. P. Kotásková, nabytí účinnosti 18.5.2018
- koridor rychlostní silnice R43 je v ÚPD veden v trase *Staré dálnice*
- zařazena jako veřejně prospěšná stavba
- koridor zařazen jako územní rezerva

varianta 1:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 500 m západně od obce
- rychlostní silnice R43 prochází severovýchodním výběžkem k.ú., v délce 1117 m (km 30,258 — 31,375)
- záměr vstupuje do k.ú. na estakádě (SO 218, délka 570,80 m)
- součástí stavby je most na R43 přes silnici III/37720 v km 30,954 (SO 219, délka 33,8 m) a souběžná polní cesta vlevo (km 30,330 — 31,200, délka 890 m)

varianta 2 a 3:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 600 m západně od obce
- rychlostní silnice R43 prochází severovýchodním výběžkem k.ú., v délce 1178 m (km 30,155 — 31,333), od km 31,258 *varianty 2 se připojuje varianta 3*
- záměr vstupuje do k.ú. na estakádě (SO 214, délka 653,8 m)
- součástí stavby je most na R43 přes silnici III/37720 v km 30,883 (SO 215, délka 33,8 m), most na R43 přes vodoteč a LBC (SO 216, délka 33,8 m)
- přeložka silnice III/37720 je alternativně navržena na mostním objektu přes těleso R43, s napřímením stávající serpentiny

Drásov

- počet obyvatel je 1151
- počet obyvatel je 1609
- počet obyvatel je 1836
- katastrální výměra je 1071 ha
- ÚPD: *Územní plán sídelního útvaru Drásov* — Ing. arch. Z. Kramolišová, Brno, 1996
 - ~~Změna č. I~~ — Atelier Projektis, Ing. arch. A. Dumková, Brno
 - ~~Změna č. II~~ — Atelier Projektis, Ing. arch. A. Dumková, Brno, 2004
 - ~~Změna č. III~~ — Atelier Projektis, Ing. arch. A. Dumková, Brno, 2005
- rychlostní silnice R43 je v ÚPD vedena v trase *Staré dálnice*
- není zařazena do veřejně prospěšných staveb

- ÚPD: *Územní plán Drásov* — Ateliér PROJEKTIS, Brno, 2008, schválen 14.1.2009
 - ~~Změna č. I~~ — Ateliér PROJEKTIS, Jarmila Haluzová, Brno, 2010, schválena 4.8.2010 (řeší návrh zvětšení retenční nádrže severně od zástavby a okružní křižovatku v zástavbě obce)
 - ~~Změna č. II~~ — Ateliér PROJEKTIS, Jarmila Haluzová, Brno, 2010, schválena 5.10.2010 (řeší návrh plochy bydlení u retenční nádrže)
 - ~~Změna č. III~~ — Ateliér PROJEKTIS, Jarmila Haluzová, Brno, 2012, schválena 14.2.2013 (řeší návrh ploch bydlení v zástavbě obce)
- koridor a vymezení plochy pro R43 zcela zrušeno

varianta 1:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 200 m východně od obce
- posuzovaný záměr je v km 19,140 – 20,213 veden po hranici k.ú. Drásov a k.ú. Malhostovice (délka 1073 m), v km 20,213 – 21,787 zabírá trasa R43 východní část k.ú. a prochází zde v délce 1574 m
- součástí stavby je přeložka silnice III/38529 v km 19,293 (SO 202 most na přeložce, délka 141,80 m), přeložka silnice II/379 v km 19,940 (SO 203 most na přeložce, délka 68,8m), obě přeložky se nacházejí na hranici s k.ú. Malhostovice
- v km 20,342 se nachází most na R43 přes potok Lubě a LBC (SO 204, délka 29,8 m), v km 21,065 most na přeložce polní cesty (SO 205, délka 68,5m)
- do k.ú. zasahuje část přeložky silnice III/37913

varianta 2 a 3:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 nezasahuje k.ú.

Drnovice

- počet obyvatel je 1167
- počet obyvatel je 1248
- počet obyvatel je 1271
- počet obyvatel je 1374
- katastrální výměra je 799 ha
- ÚPD: **Územní plán obce Drnovice** – Urbanistické středisko Brno, Ing. arch. B. Šnyrchová, 1999
- rychlostní silnice R43 je v ÚPD vedena přibližně ve stopě *Staré dálnice* dle Srovnávací studie Transconsultu
- ÚPD: **Územní plán Drnovice** – Ing. arch. Ladislav Brožek, Brno, 2011, schválen 20.2.2012, nabytí účinnosti 18.4.2015
- projednává se změna č. 1 (plochy pro bydlení),
 - **Změna č. 1** – Ing. arch. Ladislav Brožek, Brno, 2016, vydána 21.12.2016
 - **Změna č. 2** – Ing. arch. Ivo Motl, Brno, 2016, vydána 20.9.2021, nabyla účinnosti 11.11.2021
- R43 zařazena do územních rezerv

varianta 1, 2, 3:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 500 m východně od obce
- rychlostní silnice R43 prochází ve východní části k.ú., v délce 1446 m (km 36,178 – 37,624)
- součástí stavby je most na R43 přes potok Úmoří a LBC v km 36,278 (SO 226, délka 50,8 m), polní cesta (km 36,085 – 36,260, délka 175 m) a most na R43 přes silnici III/3764 v km 36,572 (SO 227, délka 29,8 m)
- k.ú. prochází vpravo souběžná polní cesta (km 33,485 – 36,600, délka 3100 m)

Hluboké Dvory

- počet obyvatel je 73
- počet obyvatel je 75
- počet obyvatel je 87
- katastrální výměra je 437 ha
- ÚPD: **Územní plán obce Hluboké Dvory** – Ing. arch. Jana Janíková, Brno, 2002
 - **Změna č. 1** – Arch Design-Atelier DOS, s.r.o., Ing. arch. J. Janíková, Brno, 2004 (zařazení rychlostní silnice R43 do veřejně prospěšných staveb)
- rychlostní silnice R43 je v ÚPD vedena ve stopě *Staré dálnice*
- ÚPD: **Územní plán obce Hluboké Dvory** – ATFOGO s.r.o., Ing. arch. A. Běhal, Brno, 2013, schválen 10.4.2013
- rychlostní silnice R43 je vedena ve stopě *Staré dálnice*

varianta 1:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 600 m východně od obce
- rychlostní silnice R43 prochází jihovýchodní částí k.ú., v délce 2087 m (km 24,208 – 26,295)

- součástí stavby je přeložka polní cesty v km 25,175 (délka 320 m) a most na přeložce v km 25,174 (SO 210, délka 68,8 m), souběžná polní cesta vpravo (km 24,940—25,550, délka 630 m), estakáda přes údolí pravostranného přítoku Lubě v km 25,868 o délce 272,8 m (SO 212) a úprava lesní cesty vedené pod R43 (km 25,970, délka 310 m)
- do k.ú. zasahuje estakáda přes polní cestu, potok Lubě a RBC o délce 351,8 m (SO 213, km 26,344)

varianta 2 a 3:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 nezasahuje k.ú.

Kuřim

- počet obyvatel je 9941
- počet obyvatel je 10 971
- počet obyvatel je 10 997
- katastrální výměra je 1737 ha
- ÚPD: **Územní plán sídelního útvaru Kuřim** — Studio Z Brno, Ing. arch. Václav Zemánek, 1998
- trasování přeložky silnice II/385 je v souladu s grafickou částí ÚPD (trasování dle Dopravoprojektu)
- **Změny č. I až VII** — Studio Z Brno, Ing. arch. Václav Zemánek, řeší plochy mimo zájem posouzení
- Koncept **Změny č. VIIIb** — Ing. arch. Vojtěch Mencl
- zrušení etapovitého rozšíření severní tangenty R43 na čtyřpruh a propojení Kuřimi a Zlobice, rychlostní silnice je cca v trase severního obchvatu Kuřimi, odlišné je napojení
- ÚPD: **Územní plán Kuřim** — KNEŠL+KYNČL s.r.o., 2014, schválen 18.12.2014
 - **Změna č. 1** — knesl kynčl architekti s.r.o., Ing. arch. Jakub Kynčl, Brno, 2017, nabití účinnosti 2.10.2017
 - **Změna č. 3** — knesl kynčl architekti s.r.o., Ing. arch. Jakub Kynčl, Brno, 2018, nabití účinnosti 28.12.2018
- R43 a severní obchvat Kuřimi zařazeno do územních rezerv

varianta 1 a 2:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 území k.ú. nezasahuje
- při severním okraji k.ú. je vedena přeložka silnice II/385, s MÚK TOS a přivaděčem Kuřim, a dále MÚK Kuřim-východ

varianta 3:

- rychlostní silnice R43 má v k.ú. svůj počátek, navazuje na přeložku silnice I/43 (km 0,000 R43 = km 3,310 přeložky silnice I/43 v úseku Česká — Kuřim)
- stavba prochází severovýchodním okrajem k.ú. v délce 1487 m (km 0,000 — 1,487)
- součástí stavby je MÚK Kuřim-východ s okružní křižovatkou, most na R43 přes Bělečský potok v km 0,066 (SO 201, délka 12,43 m), most na větví „1“ MÚK přes R43 v km 0,318 (SO 202, délka 89,80 m) a most na R43 přes přeložku potoka Kuřimka v km 0,665 (SO 203, délka 25,95 m)

Lažany

- počet obyvatel je 353
- počet obyvatel je 429
- katastrální výměra je 260 ha
- ÚPD: **Urbanistická studie Lažany** (ve stádiu rozpracování) — Ing. arch. B. Jenčková
- zadání **územního plánu** se připravuje
- ÚPD: **Územní plán Lažany** — Architektonická kancelář ASKA, Ing. arch. B. Jenčková, Brno, 2010, schválen 2.6.2010
- v ÚPD není vymezen žádný koridor pro rychlostní silnici R43

varianta 1 a 2:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 území k.ú. nezasahuje

varianta 3:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 70 m východně od obce

- rychlostní silnice R43 prochází z jihu na sever středem k.ú. v délce 2231 m (km 3,960—6,191)
- součástí stavby je most na R43 přes polní cestu v km 3,962 (SO 208, délka 65,80 m), most na R43 přes polní cesty a potok Lažánka v km 4,756 (SO 209, délka 225,80 m), most na přeložce polní cesty přes R43 v km 5,187 (SO 210, délka 87,80 m), most na R43 přes přítok potoka Lažánka a silnice III/37717 v km 6,170 (SO 211, délka 116,26 m)

Lipůvka

- počet obyvatel je 1183
- počet obyvatel je 1276
- katastrální výměra je 991 ha
- ÚPD: **Územní plán obce Lipůvka** — Urbanistické středisko Brno, Ing. arch. J Sedláčková, 1997 (neschválený návrh)
- připravuje se zadání **nového územního plánu**
- ÚPD: **Územní plán Lipůvka** — Urbanistické středisko Brno, 2008, schválen 16.10.2008
- **Změna Lip1** — Urbanistické středisko Brno, 2015, schválena 13.10.2015
- v ÚPD není vymezen žádný koridor pro rychlostní silnici R43

varianta 1 a 2:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 území k.ú. nezasahuje

varianta 3:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 150 m východně od obce
- rychlostní silnice R43 prochází západní částí k.ú., v délce 2473 m (km 1,487—3,960)
- součástí stavby je most na přeložce polní cesty přes R43 v km 1,516 (SO 204, délka 78,80 m), most na R43 přes přeložku potoka Lipůvka v km 1,571 (SO 205, délka 28,80 m), most na R43 přes potok Lipůvka v km 2,471 (SO 206, délka 30,26 m), most na přeložce silnice II/379 přes R43 v km 2,996 (SO 207, délka 59,80 m)
- na hranici s k.ú. Lažany se nachází most na R43 přes polní cestu v km 3,962 (SO 208, délka 65,80 m)

Lubě

- počet obyvatel je 106
- počet obyvatel je 96
- počet obyvatel je 94
- katastrální výměra je 353 ha
- ÚPD: **Územní plán obce Lubě** — A.VE.STUDIO, Architektonicko-urbanistický ateliér, Ing. arch. H. Kočišová, Ing. arch. Š. Kočiš, 2005, schválen 21.9.2005
- ÚPD: **Územní plán Lubě** — ATELIER A.VE., Ing. arch. H. Kočišová, Ing. arch. Š. Kočiš, 2018, nabytí účinnosti 24.8.2018
- rychlostní silnice R43 je v ÚPD vedena v trase **Staré dálnice**
- zařazena jako veřejně prospěšná stavba územní rezerva
- zařazena jako územní rezerva

varianta 1:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 600 m východně od obce
- rychlostní silnice R43 prochází v jihovýchodní části k.ú., v délce 909 m (km 26,295—27,204)
- záměr vstupuje do k.ú. estakádou přes polní cestu, údolí potoka Lubě a RBC o délce 351,8 m (SO 213, km 26,344)

varianta 2 a 3:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 území k.ú. nezasahuje

Lysice

- počet obyvatel je 1883
- počet obyvatel je 1946
- počet obyvatel je 1913
- počet obyvatel je 1944

- katastrální výměra je 1070 ha
- ÚPD: **Územní plán obce Lysice** – Urbanistické středisko Brno, Ing. arch. I. Golešová, 2004, schválen 27.9.2004
 - **Změna č. II** – Ing. arch. Michal Kotásek, Brno, 2010, schválena 23.8.2010 (řeší návrh plochy bydlení jižně od zástavby)
 - **Změna č. III** – Urbanistické středisko Brno, Ing. arch. I. Golešová, Brno, 2014, nabyla účinnosti 27.2.2014 (změny využití ploch pro zemědělskou výrobu)
- **Územní plán Lysice** – ARCHBRNO, vydán 3.11.2021, nabytí účinnosti 26.11.2021
- rychlostní silnice R43 je v ÚPD vedena přibližně v trase *Staré dálnice*
- zařazena do veřejně prospěšných staveb

varianta 1, 2, 3:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 1000 m východně od obce
- rychlostní silnice R43 prochází východní částí k.ú. v délce 3522 m (km 32,656 – 36,178), od km 33,902 společná trasa s *variantou 2 a 3*
- do k.ú. záměr vstupuje na mostu přes Žerůtský potok a LBC v km 32,660 (SO 222, délka 100,8 m)
- součástí stavby je nová silnice III. třídy (propojka silnic II/376 a III/37610), most na propojce v km 32,798 (SO 222.1, délka 68,8 m), most v km 32,800 (SO 236, délka 76,8 m) na propojce přes Žerůtský potok a LBC a most přes R43 v km 33,578 na přeložce silnice II/376 (SO 223, délka 119,8 m)
- cca v km 34,300 je v trase navržena odpočívka Lysice
- v km 34,585 je součástí stavby úprava polní cesty pod R43 (délka 110 m) a most na R43 přes tuto polní cestu, Lysický potok a LBC (SO 224, délka 50,8 m), v km 35,250 přeložka silnice III/3767 (délka 40 m), v km 35,309 most na přeložce silnice III/3767 (SO 225, délka 75,8 m)
- v km 32,800 – 36,600 je vedena souběžná polní cesta vlevo (délka 1000 m), v km 33,485 – 36,600 souběžná polní cesta vpravo (délka 3100 m)
- do k.ú. zasahuje polní cesta pod R43 (km 36,085 – 36,260, délka 175 m)

varianta 2 a 3:

- společná trasa *varianty 2 a 3* se zde spojuje s trasou *varianty 1* (km 33,781 *varianty 2* je km 33,981 *varianty 1*)

Malá Lhota

- počet obyvatel je 136
- počet obyvatel je 135
- počet obyvatel je 149
- katastrální výměra je 263 ha
- ÚPD: **Územní plán obce Malá Lhota** – Atelier ERA – sdružení architektů, Brno, Ing. arch. J. Fixel, Ing. arch. Z. Pech, 2003, schválen 14.5.2003
 - **Změna ML1** – Atelier ERA – sdružení architektů, Brno, Ing. arch. J. Fixel, Ing. arch. Z. Pech, 2008, schválena 13.3.2008 (týká se návrhu plochy pro bydlení v jižní části zástavby)
 - **Změna ML2** – Atelier ERA – sdružení architektů, Brno, Ing. arch. J. Fixel, Ing. arch. Z. Pech, 2014, schválena 12.3.2014 (týká se návrhu plochy pro bydlení v intravilánu)
- rychlostní silnice R43 je v ÚPD vedena ve stopě *Staré dálnice*
- zařazena jako veřejně prospěšná stavba

varianta 1:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 200 m západně od obce
- rychlostní silnice R43 prochází severozápadní částí k.ú. v délce 1278 m (km 27,204 – 28,482)
- součástí stavby je přeložka polní cesty (km 28,020, délka 560 m) a most na přeložce v km 28,018 (SO 215, délka 66,5 m)

varianta 2:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 100 m západně od obce
- rychlostní silnice R43 prochází k.ú. z jihu na sever v délce 2003 m (km 26,381 – 28,384)

— součástí stavby je most na R43 přes Malolhotský potok v km 27,101 (SO 211, délka 177,8 m), přeložka místní komunikace a most na ní v km 27,887 (SO 212, délka 75,8 m)

varianta 3:

— hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 140 m východně od obce
— rychlostní silnice R43 prochází přes východní okraj v délce 2047 m (km 7,934 – 9,981)
— v km 7,975 je součástí stavby most na přeložce silnice III/37715 přes R43 (SO 214, délka 78,37 m), v km 8,557 estakáda na R43 přes Malolhotský potok (SO 215, délka 311,80 m), v km 9,770 estakáda na R43 přes údolí a přeložku polní cesty (SO 216, délka 359,80 m)

Malhostovice

— počet obyvatel je 847

— počet obyvatel je 967

— katastrální výměra je 1150 ha (k.ú. Malhostovice a k.ú. Nuzířov)

— ÚPD: **Územní plán obce Malhostovice Nuzířov** – Ateliér Projektis, Ing. arch. A. Dumková, Brno, 2000

— rychlostní silnice R43 je vedena v trase *Staré dálnice*

— zařazena jako veřejně prospěšná stavba

○ **Změna č. I** – Ateliér Projektis, Ing. arch. Alena Dumková, Brno, 2004

○ **Změna č. II** – Ateliér Projektis, Ing. arch. Alena Dumková, Brno, 2006

— ÚPD: **Územní plán obce Malhostovice Nuzířov** – Ateliér PROJEKTIS, Jarmila Haluzová, Brno, 2008, schválen 25.12.2008

○ **Změna č. I** – Ateliér PROJEKTIS, Jarmila Haluzová, Brno, 2011, schválena 7.7.2011 (řeší návrh a úpravy ploch pro bydlení v rámci intravilánu obce a s tím související další plochy)

— rychlostní silnice R43 je vedena v trase *Staré dálnice*

— zařazena jako veřejně prospěšná stavba

varianta 1:

— hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena v těsné blízkosti nejbližší zástavby obce

— od km 18,977 – 19,140 je záměr veden západní částí k.ú. (délka 163 m), v km 19,140 – 20,213 je veden po hranici k.ú. Drásov a k.ú. Malhostovice (délka 1073 m)

— součástí stavby je přeložka silnice III/38529 v km 19,293 (SO 202 most na přeložce, délka 141,80 m), přeložka silnice II/379 v km 19,940 (SO 203 most na přeložce, délka 68,8 m), obě přeložky se nacházejí na hranici s k.ú. Drásov

varianta 2:

— hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 300 m východně od Malhostovic a 100 m západně od Nuzířova

— rychlostní silnice prochází přibližně středem k.ú. Malhostovice v délce 2793 m (km 18,587 – 21,380) a západní částí k.ú. Nuzířov v délce 1929 m (km 21,380 – 23,309)

— součástí stavby je most na R43 přes polní cestu v km 19,324 (SO 222, délka 33,8 m), most na R43 přes potok Žalvíř v km 20,173 (SO 203, délka 66,8 m), most na R43 přes Šekramský potok v km 20,636 (SO 204, délka 151,8 m), most na R43 přes potok Žlíbek (SO 205, délka 139,8 m)

— v km 21,352 se nachází most na R43 přes přeložku silnice II/379 (SO 206, délka 47,8 m), přeložka silnice II/379

— součástí stavby je most na polní cestě v km 22,117 (SO 223, délka 75,8 m)

— od km 23,000 je trasa vedena na estakádě přes potok Lažánka a RBC (SO 207, celková délka 539,8 m)

varianta 3:

— hlavní trasa rychlostní silnice R43 území k.ú. nezasahuje

Moravské Knínice

— počet obyvatel je 753

— počet obyvatel je 888

— počet obyvatel je 982

— katastrální výměra je 1239 ha

— ~~ÚPD: Územní plán obce Moravské Knínice~~ – Ing. arch. J. Kratochvíl, Ing. arch. A. Knopp, Brno, 2000, schválen 28.11.2001

— ~~Změna č. I~~ – Ing. arch. Zdenka Hladišová, Brno, 2010, schválena 4.10.2010 (změna zařazení a návrh nových zastavitelných ploch)

— ~~Změna č. II~~ – Ing. arch. Zdenka Hladišová, Brno, 2012, schválena 28.5.2012 (změna zařazení a návrh nových zastavitelných ploch)

— trasa rychlostní silnice R43 je vedena tělesem *Staré dálnice*, MÚK je odkloněna východně od přírodní rezervace Obůrky-Třeštěnek

— rychlostní silnice R43 je vedena jako veřejně prospěšná stavba

varianta 1 a 2:

— do severního cípu k.ú. zasahuje MÚK Kuřim a přeložka silnice II/385

varianta 3:

— hlavní trasa rychlostní silnice R43 území k.ú. nezasahuje

Sebranice

— počet obyvatel je 598

— počet obyvatel je 617

— počet obyvatel je 625

— počet obyvatel je 684

— katastrální výměra je 804 ha

— ÚPD: *Územní plán obce Sebranice* – Urbanistické středisko Brno, Ing. arch. E. Navrátil, 2003

○ *Změna č. I* – Urbanistické středisko Brno, Ing. arch. E. Navrátil, 2006 (nedotýká se trasy rychlostní silnice R43, rozšíření stávající silnice I/43)

○ *Změna č. II* – Urbanistické středisko Brno, Ing. arch. E. Navrátil, ÚPN vydán 2007 (zařazení celé trasy rychlostní silnice R43 do návrhu (i do VPS) a řešení napojení na komunikační síť)

○ *Změna č. III* – Urbanistické středisko Brno, Ing. arch. E. Navrátil, 2011, vydáno 26.9.2014 (plochy pro bydlení, tělovýchovu, zařazení R43 i s MÚK Skalice nad Svitavou do územních rezerv)

— trasa rychlostní silnice R43 je v ÚPD v trase *Staré dálnice*, MÚK Skalice nad Svitavou není součástí ÚPD

— část (po napojení na stávající I/43) je zařazena jako veřejně prospěšná stavba

— trasa R43 a MÚK Skalice nad Svitavou zařazena do územních rezerv

varianta 1, 2, 3:

— hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 700 m jihovýchodně obce

— rychlostní silnice prochází jihovýchodním okrajem k.ú. v délce 1593 m (km 38,124 – 39,717)

— na k.ú. je umístěna MÚK Skalice nad Svitavou s přeložkami silnic I/43, III/37429 a I/19 s okružní křižovatkou

— součástí stavby je most na větví „A“ MÚK v km 38,820 (SO 230, délka 147,8 m), most na R43 přes přeložku silnice I/43 v km 39,311 (SO 231, délka 65,3 m)

Skalice nad Svitavou

— počet obyvatel je 597

— počet obyvatel je 608

— počet obyvatel je 612

— počet obyvatel je 657

— katastrální výměra je 299 ha

— ÚPD: *Územní plán obce Skalice nad Svitavou* – Ing. arch. V. Šilhavá, Atelier územního plánování a architektury, 1999

○ *Změna I* – Ing. arch. V. Šilhavá, Atelier územního plánování a architektury, 2006 (zpracování rychlostní silnice R43 a navazujícího dopravního řešení)

○ *Změna II* – Ing. arch. V. Šilhavá, Atelier územního plánování a architektury, 2006

- navržená ÚPD: **Územní plán Skalice nad Svitavou** – Urbanistické středisko Brno, Ing. arch. V. Ciznerová, 2013, zatím neschválen
- ~~upravený návrh územního plánu z 4/2020, zatím neschválen~~
- **územní plán vydán 25.5.2020, nabytí účinnosti 10.6.2020**
- trasa rychlostní silnice R43 je v ÚPD v souladu se situací posuzovanou v Dokumentaci EIA.
- ~~zařazena jako veřejně prospěšná stavba~~
- ~~zařazení koridoru R43 do územních rezerv~~
- dle upraveného návrhu ÚP z 4/2020 zařazeno opět jako veřejně prospěšná stavba

varianta 1, 2, 3:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 500 m severozápadně obce
- rychlostní silnice prochází severozápadním cípem k.ú. v délce 871 m (km 39,717 – 40,588), souběžně po levé straně vede přeložka silnice I/19
- do k.ú. zasahuje MÚK Svitávka a související přeložky, součástí stavby je most na R43 přes přeložku silnice II/150 v km 41,000 (SO 234, délka 47,8 m), přeložka silnice II/150 a přeložka silnice III/37429

Skalička

- počet obyvatel je 98
- počet obyvatel je 145
- **počet obyvatel je 157**
- **katastrální výměra je 161 ha**
- ÚPD: **Územní plán obce Skalička** – Ateliér Projektis, Brno, 2002
 - **Změna I** – Ateliér Projektis, Brno (neřeší plochy ve vztahu k R43)
 - **Změna II** – Ateliér Projektis, Brno, 2006 (nové návrhové plochy pro bydlení směrem k trase rychlostní silnice R43)
- rychlostní silnice R43 v trase ~~Staré dálnice~~, mimo k.ú.
- ÚPD: **Územní plán obce Skalička** – Ateliér PROJEKTIS, Jarmila Haluzová, Brno, 2015, před schválením, **nabytí účinnosti 5.3.2016**
- rychlostní silnice R43 v trase ~~Staré dálnice~~, mimo k.ú.
- do k.ú. zasahuje část koridoru územní rezervy pro dopravu (hlavní část koridoru na k.ú. Všechnovice)

varianta 1:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 350 m severozápadně obce
- posuzovaný záměr zasahuje západní cíp k.ú. (km 23,806 – 24,208) a prochází zde v délce 402 m
- na hranici s k.ú. Všechnovice u Tišnova je součástí stavby most na R43 přes přeložku polní cesty, potok Lubě a LBC v km 23,816 (SO 208, délka 101,8 m)
- v km 23,770 – 24,320 je vpravo vedena souběžná polní cesta (délka 560 m)

varianta 2 a 3:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 území k.ú. nezasahuje

Svinošice

- počet obyvatel je 220
- počet obyvatel je 346
- **počet obyvatel je 360**
- **katastrální výměra je 733 ha**
- ÚPD: **Územní plán obce Svinošice**, Atelier JA+NA, Ing. arch. Naděžda Rozmanová, 2003
- ÚPD: **Územní plán obce Svinošice**, Atelier A.VE, Brno, 2014, schválen 1.4.2014
- na katastrální území zasahuje koridor pro úpravu a rozšíření silnice I/43

varianta 1 a 2:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 území k.ú. nezasahuje

— západní okraj k.ú. zasahuje MÚK Kuřim-východ

varianta 3:

— hlavní trasa rychlostní silnice R43 území k.ú. nezasahuje

— západní okraj k.ú. zasahuje MÚK Kuřim-východ

Svitávka

— počet obyvatel je 1710

— počet obyvatel je 1807

— počet obyvatel je 1836

— počet obyvatel je 1883

— katastrální výměra je 826 ha

— ÚPD: **Územní plán Svitávka** – Ing. arch. Alena Košťálová, 2002

- **Změna č. I** – Ing. arch. Alena Košťálová, 2005 (návrh ploch pro bydlení a výrobu, pro ČSPH u silnice I/43)
- **Změna č. II** – Ing. arch. Alena Košťálová, 2008, vydáno 19.1.2009 (navržení ploch pro bydlení a výrobu)
- **Změna č. III** – Ing. arch. Alena Košťálová, vydáno 20.6.2011 (navržení ploch pro bydlení a výrobu a s tím související další plochy)
- **Změna č. IV** – Ing. arch. Alena Košťálová, vydáno 20.1.2014 (změny v regulativech týkající se silnice III/37420)

— navržena R43 v trase *Staré dálnice*

— je vedena jako veřejně prospěšná stavba

varianta 1, 2, 3:

— hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 100 m jihovýchodně obce

— posuzovaný záměr v tomto k.ú. končí a navazuje na stavbu R43 Svitávka – Staré Město

— záměr prochází jižním okrajem k.ú. v km 40,588– 41,151 v celkové délce 469 m

— na k.ú. je umístěna MÚK Svitávka s přeložkou silnice II/150 a okružní křižovatkou, s přeložkou silnice III/37420 a přeložkou silnice I/19

— součástí stavby je most na R43 přes trať ČD č.2002 v km 40,663 (SO 232, délka 58,8 m), most na přeložce I/19 přes trať ČD č.2002 v km 40,707 (SO 233, délka 58,8 m), most na R43 přes přeložku silnice II/150 v km 41,000 (SO 234, délka 47,8 m) a polní cesta pod R43 v km 40,680 délky 410 m

Újezd u Černé Hory

— počet obyvatel je 240

— počet obyvatel je 260

— počet obyvatel je 268

— katastrální výměra je 450 ha

— ÚPD: neschválený návrh **Územního plánu obce Újezd u Černé Hory**, Ateliér ERA – Ing. arch. J. Fixel, Ing. arch. Z. Pech

— ÚPD: **Územní plán Újezd u Černé Hory**, Ateliér ERA – Ing. arch. J. Fixel, Ing. arch. Z. Pech, Brno, 2008, schválen 24.7.2008

— v ÚPD není vymezen žádný koridor pro rychlostní silnici R43

varianta 1:

— hlavní trasa rychlostní silnice R43 území k.ú. nezasahuje

varianta 2:

— hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena v těsné blízkosti západně od zástavby obce

— záměr je veden přes k.ú. přibližně z jihu na sever v délce 3072 m (km 23,309 – 26,381)

— silnice vstupuje do k.ú. na estakádě přes potok Lažánka a RBC (SO 207, celková délka 539,8 m)

— součástí stavby je estakáda přes vodoteč v km 25,031 (SO 208, délka 272,8 m), estakáda přes přítok Malolhotského potoka v km 25,767 (SO 209, délka 272,8 m) a most na R43 přes levostranný přítok Malolhotského potoka a RBC v km 26,248 (SO 210, délka 176,8 m)

varianta 3:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 200 m jihovýchodně obce
- rychlostní silnice prochází severovýchodní částí k.ú. v délce 1743 m (km 6,191 – 7,934)
- na začátku vstupu do k.ú. je umístěn most na R43 přes přítok potoka Lažánka a silnice III/37717 v km 6,170 (SO 211, délka 116,26)
- součástí stavby je most na přeložce silnice III/37716 přes R43 v km 6,780 (SO 212, délka 97,80 m) a most na R43 přes přeložku silnice III/37717 v km 7,358 (SO 213, délka 167,98 m)

Voděradý

- počet obyvatel je 493
- počet obyvatel je 520
- počet obyvatel je 547
- počet obyvatel je 558
- katastrální výměra je 444 ha
- ÚPD: **Územní plán obce Voděradý** – Urbanistické středisko Brno, Ing. arch. Emil Navrátil, 2005
 - **Změna č. 1** – Urbanistické středisko Brno, Ing. arch. E. Navrátil, 2006 (rozšíření I/43 a přeložka silnice III/37428)
 - **Změna č. 2** – Urbanistické středisko Brno, Ing. arch. E. Navrátil, 2008, vydána 3.10.2008 (navržení dopravní plochy u I/43)
 - **Změna č. 3** – Ing. arch. S. Svoboda, Letovice, 2011, vydána 2.12.2011 (navržení ploch pro bydlení na okraji zástavby obce)
 - **Změna č. 4** – Ing. arch. S. Svoboda, Letovice, 2012, vydána 2.11.2012 (navržení ploch pro bydlení na okraji zástavby obce)

Územní plán Voděradý – vydán 29.1.2025, nabytí účinnosti 13.2.2025

- rychlostní silnice R43 je v ÚPD vedena v trase *Staré dálnice*
- vedena jako veřejně prospěšná stavba

varianta 1, 2, 3:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 500 m jihovýchodně obce
- rychlostní silnice púlí k.ú. v jeho nejužším místě a prochází v délce 500 m (km 37,624 – 38,124)
- součástí stavby je most na přeložce silnice III/3765 v km 37,666 přes R43 (SO 228, délka 75,8 m)

Všechovice

- počet obyvatel je 182
- počet obyvatel je 233
- počet obyvatel je 269
- katastrální výměra je 509 ha
- ÚPD: **Územní plán obce Všechovice** – Ateliér PROJEKTIS, Jarmila Haluzová, Brno, 2002, schválen 16.7.2002
 - **Změna č. 1** – Ateliér PROJEKTIS, Jarmila Haluzová, Brno, 2006, schválena 27.12.2006
- ÚPD: **Územní plán Všechovice** – Ateliér PROJEKTIS, Jarmila Haluzová, Brno, nabytí účinnosti 7.5.2016
- rychlostní silnice R43 je vedena v trase *Staré dálnice*
- je zařazena jako veřejně prospěšná stavba
- před schválením nový Územní plán Všechovice, v něm je R43 jako územní rezerva
- vymezena plocha koridoru územní rezervy pro dopravu v šířce 300 m

varianta 1:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 350 m východně obce
- posuzovaný záměr vstupuje do k.ú. v km 21,787 a opouští ho v km 23,806, trasa R43 zabírá severovýchodní část k.ú. a prochází zde v délce 2019 m
- v k.ú. se nachází část přeložky silnice III/37913

- součástí stavby je přeložka silnice III/37914 s mostem přes R43 v km 22,530 (SO 206.1, délka 75,8 m), most na R43 přes Unínský potok v km 22,679 (SO 206.2, délka 8,2 m), most na přeložce silnice III/37914 přes Unínský potok v km 22,680 (SO 206.3, délka 8,2 m), most na přeložce polní cesty přes R43 v km 23,081 (SO 207.01, délka 55,80 m)
- na hranici s k.ú. Skalička u Tišnova je součástí stavby most na R43 přes přeložku polní cesty, potok Lubě a LBC v km 23,816 (SO 208, délka 101,8 m) a polní cesta pod R43 v km 23,775 (délka 200 m)

varianta 2 a 3:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 území k.ú. nezasahuje

Žernovník

- počet obyvatel je 200
- počet obyvatel je 230
- počet obyvatel je 253
- katastrální výměra je 287 ha

- ÚPD: **Územní plán obce Žernovník** — Ing. arch. Michal Kotásek, Ing. arch. Pavla Kotásková, 2006
- rychlostní silnice R43 je v ÚPD vedena v trase *Staré dálnice*
- zařazena jako veřejně prospěšná stavba

- ÚPD: **Územní plán Žernovník** — Studio Region, Brno, 2014, schválen 29.1.2014
- zařazení koridoru R43 do územních rezerv (ve stopě *Staré dálnice*)

varianta 1:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 390 m jihovýchodně obce
- rychlostní silnice R43 prochází jihovýchodní částí k.ú., v délce 1 776 m (km 28,482 – 30,258)
- součástí stavby je most na R43 přes přeložku silnice III/37715 v km 28,707 (SO 216, délka 55,8 m), most na R43 přes vodoteč v km 28,907 (SO 217, délka 137,8 m), estakáda přes silnici II/377, potok Býkovka a LBC v km 30,200 (SO 218, délka 570,80 m)

varianta 2:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 300 m jihovýchodně obce
- rychlostní silnice R43 prochází jihovýchodní částí k.ú., v délce 1 771 m (km 28,384 – 30,155)
- součástí stavby je přeložka silnice III/37715 a most na ní v km 28,643 (SO 220, délka 57,4 m), most na polní cestě v km 29,038 (SO 224, délka 75,8 m), most na R43 přes přítok potoka Litkov v km 29,290 (SO 213, délka 23,8 m), estakáda na R43 přes silnici II/377, polní cestu, potok Býkovka a LBC v km 30,073 (SO 214, délka 653,8 m)

varianta 3:

- hlavní trasa rychlostní silnice R43 je vedena cca 350 m jihovýchodně obce
- rychlostní silnice R43 prochází jihovýchodní částí k.ú., v délce 1269 m (km 9,981 – 11,250)
- do k.ú. vstupuje stavba jako estakáda (SO 216, celková délka 359,80 m)
- součástí stavby je most na R43 přes přítok potoka Litkov v km 10,522 (SO 217, délka 11,62 m), estakáda přes přeložku silnice II/377 a potok Býkovka v km 11,242 (SO 218, délka 407,80 m)

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje

- *Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje*, sdružení společností Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o. a Atelier T-plan, s.r.o., Ing. arch. Vanda Ciznerova, Ing. Marie Wichsová, Ph.D., září 2016, nabytí účinnosti 5.10.2016
- *Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje*, knesl kynčl architekti s.r.o., doc. Ing. Arch. Jakub Kynčl Ph.D., září 2020, nabytí účinnosti 31.10.2020
- *Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje*, Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o., RNDr. Milan Svoboda, září 2020, nabytí účinnosti 31.10.2020

- Aktualizace č. 3a Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o., RNDr. Milan Svoboda, září 2020, nabytí účinnosti 15.6.2024
- Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o., RNDr. Milan Svoboda, září 2020, nabytí účinnosti 26.10.2024
- Aktualizace č. 4 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, Ateliér Cihlář-Svoboda s.r.o., RNDr. Milan Svoboda, září 2020, nabytí účinnosti 18.4.2025
- koridor D43 v úseku Kuřim – Svitávka je po aktualizaci č. 1 ZÚR JMK zařazen pouze v jedné variantě – ve stopě Staré dálnice (odpovídá variantě 1 z Dokumentace EIA) a rozdělen na úseky I/43 Kuřim – Lysice (DS41, šířka koridoru 120–300 m) a úsek I/43 Lysice – Sebranice (DS02, šířka koridoru 400m mimo zastavěné území), všechny úseky I/43 jsou zařazeny jako veřejně prospěšná stavba, severní obchvat města Kuřimi, který je součástí záměru, uveden není a jeho funkci nahrazuje zařazení jižního obchvatu města Kuřimi
- koridor posuzovaného záměru v zúženém rozsahu je po aktualizacích č. 1, 2, 3a, 3b a 4 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje součástí koridoru silnice DS02 I/73 Lysice – Sebranice a DS03 I/73 Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje

2.1.2 Změny obytné zástavby

Tato kapitola byla do podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA přidána nově na základě požadavku Sdělení MŽP ČR. Jejím cílem je identifikovat změny v obytné zástavbě v dotčeném území, které proběhly od doby zpracování Dokumentace EIA (2007). Tyto změny budou dále použity pro stanovení dostatečnosti opatření k ochraně obyvatel před negativními vlivy záměru.

Grafické znázornění změn je zobrazeno na podkladu ortofoto (zdroj ČÚZK – archivní ortofoto z roku 2009 a aktuální ortofoto z roku 2024), vybrána byla nejbližší časově odpovídající období, pro něž byla ortofota k dispozici, z hlediska současného stavu je posledním zpracovaným obdobím rok 2024. Přihlédnuto bylo i k současnému stavu dle terénního šetření. Ponechány byly pouze změny týkající se zúženého rozsahu území posuzovaného záměru.

Varianta 1

Změna 1 – Drásov a Malhostovice

- východně od záměru na okraji Drásova vznikla od doby zpracování Dokumentace EIA nová obytná lokalita rodinných domů o 5 ulicích, zástavba postupně zaplňuje všechny pozemky podél těchto ulic
- od doby 1. prodloužení bylo doplněno do proluk v těchto ulicích dalších 22 domů, dle územního plánu Drásov leží ve vymezených funkčních návrhových plochách pro bydlení
- vzdálenost od varianty 1 – 380 m
- vliv hluku: nová zástavba leží mimo dosah limitních izofon z provozu hodnoceného záměru, navržena protihluková stěna

Změna 1 – rok 2009

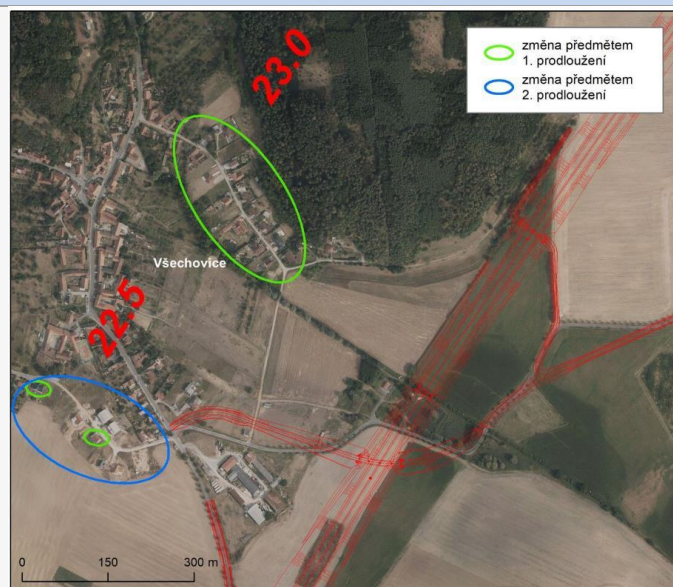


Změna 1 – aktuální stav (rok 2018)



Změna 2 – Všechnovice

- v severovýchodní a jižní části obce Všechnovice leží západně od záměru lokality k bydlení, které se od doby zpracování Dokumentace EIA rozrůstají, popř. zaplňují proluky
- v jižní části došlo od doby 1. prodloužení k výstavbě dalších 6 domů + 1 domu v proluce podél silnice v průtahu obcí, dle územního plánu leží ve vymezených funkčních návrhových plochách pro bydlení
- vzdálenost od varianty 1 – 380 m
- vliv hluku: nová zástavba leží mimo dosah limitních izofon z provozu hodnoceného záměru, navržena protihluková stěna

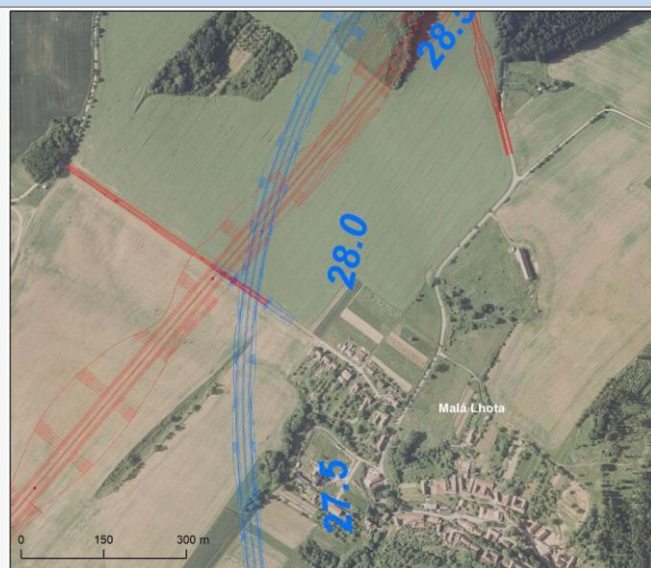
Změna 2 – rok 2009**Změna 2 – aktuální stav (rok 2018)****Změna 3 – Skalička**

- v severozápadní části Skaličky se od doby zpracování Dokumentace EIA rozrůstá plocha pro bydlení
- od doby 1. prodloužení došlo k výstavbě dalších 2 domů v prolukách plochy, dle územního plánu leží ve vymezených funkčních stávajících a návrhových plochách pro bydlení
- vzdálenost od varianty 1 – 340 m
- vliv hluku: nová zástavba leží mimo dosah limitních izofon z provozu hodnoceného záměru, navržena protihluková stěna

Změna 3 – rok 2009**Změna 3 – aktuální stav (rok 2018)**

Společný úsek Varianty 1 a 2**Změna 4 – Malá Lhota**

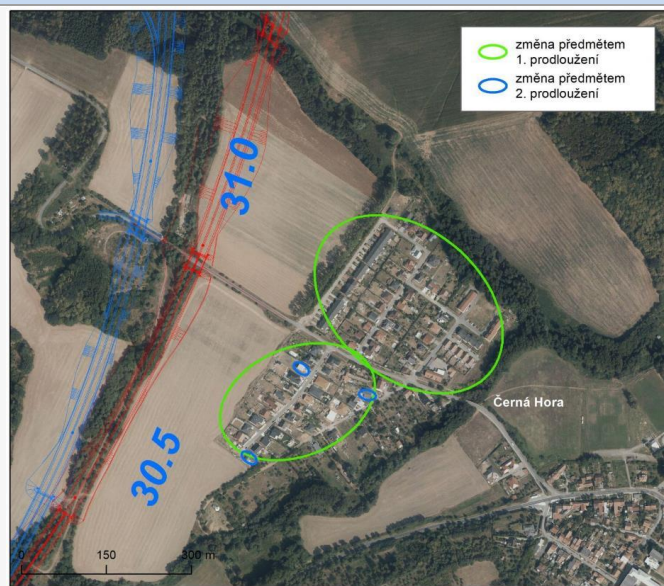
- v severní části Malé Lhoty se od doby zpracování Dokumentace EIA rozrůstá plocha pro bydlení
- od doby 1. prodloužení došlo k výstavbě dalšího rodinného domu, dle územního plánu leží ve vymezené funkční návrhové ploše pro bydlení
- vzdálenost od varianty 1 — 315 m, vzdálenost od varianty 2 — 230 m
- vliv hluku: nová zástavba leží mimo dosah limitních izofon z provozu hodnoceného záměru, navržena protihluková stěna

Změna 4 – rok 2009**Změna 4 – aktuální stav (rok 2018)****Změna 5 – Žernovník**

- v jižní části Žernovníku se od doby zpracování Dokumentace EIA rozrůstá plocha pro bydlení, ve východní části Žernovníku se rozšířil okraj zástavby
- od doby 1. prodloužení došlo k výstavbě dalších 2 rodinných domů v jižní části (jeden v nové zástavbě, druhý na okraji starší zástavby) a 2 rodinných domů ve východní části obce, dle územního plánu leží všechny objekty ve vymezené funkční návrhové ploše pro bydlení
- vzdálenost jižní obydlené části od varianty 1 — 380 m a od varianty 2 — 250 m, vzdálenost východní obydlené části od varianty 1 — 315 m a od varianty 2 — 280 m
- vliv hluku: nová zástavba leží mimo dosah limitních izofon z provozu hodnoceného záměru, ve Variantě 2 navržena protihluková stěna

Změna 5 – rok 2009**Změna 5 – aktuální stav (rok 2018)****Změna 6 – Černá Hora, část Selkov**

- v severozápadní části Černé hory, v části Selkov vznikla od doby zpracování Dokumentace EIA rozsáhlá plocha pro bydlení, kterou lze ulicí U Selkova rozdělit na severní a jižní část
- od doby 1. prodloužení došlo v jižní části k výstavbě dalších 3 rodinných domů (dva v prolukách stávající zástavby, jeden na okraji), dle územního plánu leží ve vymezené funkční stávající a návrhové ploše pro bydlení
- vzdálenost jižní části Selkova od varianty 1 – 215 m a od varianty 2 – 280 m, vzdálenost severní části Selkova od varianty 1 – 260 m a od varianty 2 – 380 m
- vliv hluku: nová zástavba leží mimo dosah limitních izofon z provozu hodnoceného záměru, ve Variantě 1 navržena protihluková stěna do úrovně severní části Selkova, ve Variantě 2 navržena protihluková stěna do úrovně jižní části Selkova

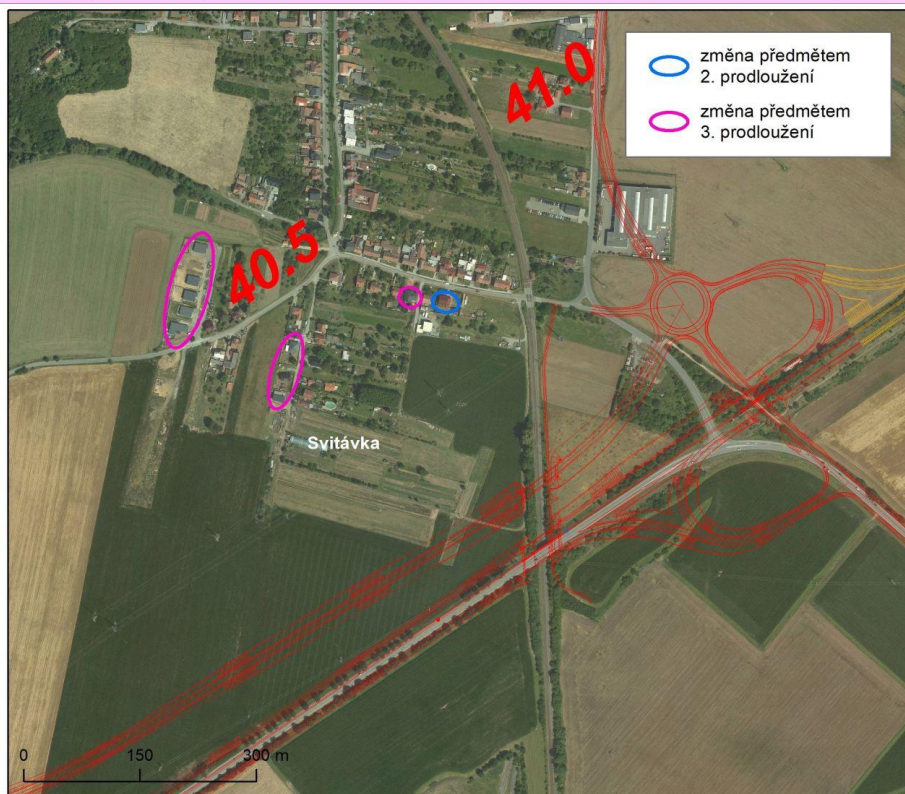
Změna 6 – rok 2009**Změna 6 – aktuální stav (rok 2018)****Změna 7 – Svitávka**

- v jižní části Svitávky v ulici Tyršova došlo od doby 1. prodloužení k výstavbě 1 rodinného domu na okraji zástavby směrem k železniční trati, dle územního plánu leží ve vymezené funkční stávající ploše pro bydlení
 - vzdálenost od společného úseku varianty 1 a 2 – 330 m
 - vliv hluku: nová zástavba leží mimo dosah limitních izofon z provozu hodnoceného záměru, navržena protihluková stěna
-
- v jižní části Svitávky došlo od doby 2. prodloužení k těmto změnám – v ulici Tyršova výstavba dalšího 1 rodinného domu, v ulici Havlíčkova výstavba 3 rodinných domů, vznik nové ulice Kolová s 5 rodinnými domy, dle územního plánu leží všechny rodinné domy ve vymezené funkční návrhové ploše pro bydlení
 - vzdálenost od společného úseku varianty 1 a 2 – objekt v ul. Tyršova 360 m, objekty v ul. Havlíčkova 360-390 m, objekty v ulici Kolová 500-570 m
 - vliv hluku: nová zástavba leží mimo dosah limitních izofon z provozu hodnoceného záměru, navržena protihluková stěna

Změna 7 - rok 2009

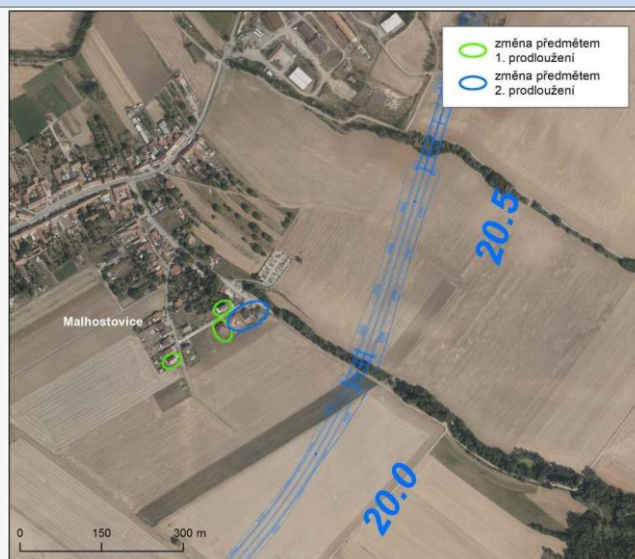


Změna 7 - aktuální stav (rok 2024)



Varianta 2**Změna 8 – Malhostovice**

- v jihovýchodní části Malhostovic se nachází ulice s novou výstavbou rodinných domů
- od doby 1. prodloužení došlo k výstavbě dalších 3 rodinných domů na konci ulice, dle územního plánu leží ve vymezené funkční návrhové ploše pro bydlení
- vzdálenost od varianty 2 — 210 m
- vliv hluku: nová zástavba leží mimo dosah limitních izofon z provozu hodnoceného záměru, navržena protihluková stěna

Změna 8 – rok 2009**Změna 8 – aktuální stav (rok 2018)**

2.1.3 Veřejné zdraví

Kapitola byla aktualizována základě revidovaných výpočtů hlukového a imisního zatížení.

Podkladem pro zpracování této kapitoly byla studie „Hodnocení zdravotních rizik pro záměr rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“, kterou zpracoval Prof. MUDr. Jaroslav Kotulán, CSc. jako podklad pro Dokumentaci EIA z roku 2007 (přiložena v digitální podobě na CD jako součást tohoto dokumentu).

Aktuálně byly tyto závěry revidovány na základě zjištění uvedených v kapitole 2.3 (Ovzduší) a 2.4 (Hluk).

Při definování změn, ke kterým došlo od zpracování Dokumentace EIA a které mají současně zdravotní význam, se došlo k závěru, že se jedná pouze o změnu predikce intenzit dopravy a z ní vycházející odchylky v hlukovém a imisním zatížení dotčeného území.

Hluk

V Dokumentaci EIA v roce 2007 byl konstatován z hlediska hlukového zatížení obyvatelstva následující závěr:

Na základě provedené analýzy hlukového zatížení území (ve vztahu k limitu 50 dB den, 40 dB noc) lze konstatovat, že do budoucna je absolutně nepřijatelné zachování stávajícího stavu, tedy varianta 0. Značně nepříznivě se jeví varianta 3, odvádí sice největší podíl dopravy ze stávající silnice I/43, ale vlivem vedení ve stejném koridoru se hlukové zatížení nerozloží do širšího území. Při porovnání varianty 1 a 2 lze jako mírně vhodnější označit variantu 2, která hlukově zasahuje menší počet obyvatel.

Podkladem k posouzení platnosti dřívějšího hodnocení zdravotního vlivu hlukových zátěží pro současnost je srovnání výsledků Hlukové studie, která byla součástí Dokumentace EIA z roku 2007 a zjištění uvedená v kapitole 2.4 (Hluk) tohoto dokumentu.

S ohledem na uvedené výsledky lze konstatovat, že aktualizované hodnoty jsou nižší než hodnoty vypočtené v původní Hlukové studii.

Na základě těchto skutečností je možno konstatovat, že údaje pro zdravotní účinky hluku charakterizované v původní dokumentaci EIA zůstávají nadále v platnosti a jsou plně použitelné i pro současnou prognózu založenou na aktualizovaných podkladech.

Znečišťování ovzduší

Jako podklad k posouzení platnosti dřívějšího hodnocení zdravotního vlivů škodlivin z ovzduší pro současnost je použito srovnání výsledků Rozptylové studie, která byla součástí Dokumentace EIA a s aktualizovaným výpočtem sledovaných znečišťujících látek.

Při srovnání vypočtených imisí z obou posuzovaných období bylo přihlédnuto ke změnám, které jsou blíže popsány v aktualizaci výpočtů sledovaných znečišťujících látek (viz kap. 2.3 Ovzduší).

OXID UHELNATÝ (CO)

Výsledky výpočtů nejvyšších 8-mi hodinových koncentrací oxidu uhelnatého (CO) v dotčených obcích v roce 2025 jsou cca dvojnásobné oproti výsledkům z roku 2007.

Ze zdravotního hlediska jsou však tyto nálezy bezvýznamné, neboť se pohybují hluboko pod stanoveným limitem), který činí $10 \text{ mg} \cdot \text{m}^{-3}$, tj. $10\,000 \text{ } \mu\text{g} \cdot \text{m}^{-3}$.

Lze tedy konstatovat, že závěry dosažené v Dokumentaci EIA zůstávají v platnosti.

OXID DUSIČITÝ (NO₂)

Výsledky výpočtů průměrných ročních imisí oxidu dusičitého (NO₂) z roku 2025 jsou oproti roku 2007 cca poloviční a hodnoty maximální krátkodobé (hodinové) cca na obdobné úrovni až dvojnásobné oproti roku 2007. Lze tedy konstatovat, že závěry dosažené v Dokumentaci EIA zůstávají v platnosti.

SUSPENDOVANÉ LÁTKY V OVZDUŠÍ (PM₁₀ A PM_{2,5})

Průměrné roční imisní koncentrace suspendovaných látek v ovzduší (PM₁₀) vypočtené v roce 2025 jsou cca desetinásobné oproti hodnotám z roku 2007. Jde o koncentrace hluboce podlimitní, které dokonale vyhovují zákonným požadavkům. Ve vztahu k výsledkům z roku 2007 zde nenastala žádná zdravotně významná změna.

Obdobně jsou navýšeny i maximální krátkodobé (denní) imisní koncentrace. V aktivních variantách zůstávají tedy i nadále spolehlivě pod stanoveným limitem 50 (μg.m⁻³) a platí pro ně závěry z roku 2007.

Při srovnání imise suspendovaných látek mezi výpočty z roku 2007 a 2025 lze konstatovat, že závěry z roku 2007 zůstávají nadále platné.

BENZEN (C₆H₆)

Výsledky výpočtů nejvyšších průměrných ročních koncentrací benzenu v dotčených obcích v roce 2025 jsou cca shodné výsledkům z roku 2007. Jsou tedy spolehlivě podlimitní a závěry z roku 2007 jsou pro ně nadále platné.

BENZO[A]PYREN (C₂₀H₁₂)

Výsledky výpočtů nejvyšších průměrných ročních koncentrací benzo[a]pyrenu v dotčených obcích v roce 2025 jsou cca desetinásobné oproti výsledkům z roku 2007.

I nově vypočtené imisní úrovně benzo[a]pyrenu jsou rovněž zdravotně bezvýznamné. V aktivních variantách se pohybují o 2 řády pod stanoveným limitem (1 ng.m⁻³). Závěry z roku 2007 jsou tedy nadále platné.

Výsledky výpočtů průměrných ročních imisních koncentrací benzo[a]pyrenu jsou výrazně vyšší oproti Dokumentaci EIA 2007. Toto navýšení však lépe odráží předpokládanou situaci a zvýrazňuje pozitivní přínos aktivních variant na snížení imisní zátěže v intravilánech dotčených sídel. Je třeba konstatovat, že na celkovou imisní koncentraci této látky v ovzduší má podstatně větší vliv dálkový transport a způsob lokálního vytápění.

Celkově můžeme k prognózám škodlivin v ovzduší konstatovat, že i když jsou výsledky podle výpočtů z aktualizovaných údajů oproti Dokumentaci EIA místy odlišné, zůstávají nadále spolehlivé a většinou velmi výrazně pod stanovenými limity, takže nemají zdravotní význam a výsledky zdravotního hodnocení na základě zaktualizovaných podkladů zůstávají nadále v platnosti.

Vyhodnocení významného vlivu změn na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Část územních plánů dotčených obcí byla aktualizována, tyto změny se týkaly především vymezení jednotlivých funkčních ploch.

Vzhledem k hlukovému ovlivnění zástavby, která se v blízkosti záměru rozrostla, lze konstatovat, že protihluková opatření navržená v původní Dokumentaci EIA byla navržena tak, aby chránila nejen tehdy stojící zástavbu, ale i budoucí zástavbu na plochách výhledové zástavby dle ÚPD jednotlivých obcí. Vzhledem k tomu, že veškerá nově postavená zástavba se nachází na těchto plochách, tak je těmito opatřeními dostatečně chráněna a není nutné je přehodnotit.

Z hlediska veřejného zdraví vychází závěry z aktualizovaného hlukového a imisního posouzení. Na základě těchto skutečností je možno konstatovat, že údaje pro zdravotní účinky hluku charakterizované v původní dokumentaci EIA zůstávají nadále v platnosti a jsou plně použitelné i pro současnou prognózu založenou na aktualizovaných podkladech. Celkově můžeme k prognózám škodlivin v ovzduší konstatovat, že i když jsou výsledky podle výpočtů z aktualizovaných údajů oproti Dokumentaci EIA místy odlišné, zůstávají nadále spolehlivé a většinou velmi

výrazně pod stanovenými limity, takže nemají zdravotní význam a výsledky zdravotního hodnocení na základě zaktualizovaných podkladů zůstávají nadále v platnosti.

Z hlediska **změn v územních plánech jednotlivých dotčených obcí, v obytné zástavbě v dotčeném území a v posouzení ovlivnění obyvatelstva a veřejného zdraví nenastaly významné změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2007.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro variantu 2 – č. 14
- pro fázi přípravy – č. 15, 23 – 25, 27, 41, 42, 48, 49, 65, 71, 72
- pro fázi realizace – č. 81, 88 – 90
- pro fázi provozu – č. 109, 111

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění obyvatelstva a veřejného zdraví nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.2 Intenzity dopravy

Části Nároky na dopravní infrastrukturu a Přeložky komunikací zůstávají v platnosti.

Část Intenzity dopravy byla aktualizována.

NÁROKY NA DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

Stavbu rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka je možno provádět bez významného ovlivnění stávajícího silničního provozu na silnici I/43 a ostatních komunikacích nižších tříd, neboť se nachází převážně ve volném terénu mimo hlavní silniční tahy.

Problematická se jeví především kvalita stávající místní silniční sítě v zájmovém území, která odpovídá poměrně řídkému osídlení a nevyhoví zvýšeným požadavkům staveništního provozu. Proto bude nutno počítat s poměrně značným rozsahem prací a s náklady na její zpevnění popřípadě nutné rozšíření.

PŘELOŽKY KOMUNIKACÍ

V souvislosti s výstavbou R43 bude nutno přeložit veškeré dotčené křižující silnice I., II. a III. třídy, místní komunikace a polní cesty.

Po výstavbě rychlostní silnice R43 zůstane v převážné míře zachován stávající systém dopravní obsluhy území. Veškerá stávající dopravní propojení a úroňové křižovatky na silnicích II. a III. třídy zůstanou funkční s výjimkou stávajícího napojení silnice II/150 směrem na Boskovice a sil III/37429 směrem na Skalici nad Svitavou, které budou změněny v souvislosti s výstavbou nových MÚK.

Přeložky silnic II. třídy jsou navrženy jako S 9,5/70 a přeložky silnic III. třídy jako S 7,5/60(50).

varianta 1

km	silnice	úsek	délka úpravy
18,200	II/385	v prostoru okružní křižovatky Čebín	cca 200 m
19,293	III/38529	Čebín – Drásov	cca 140 m
19,940	II/379	Malhostovice – Drásov	cca 70 m
21,800	III/37913	Drásov – Všechnovice	cca 1200 m
22,530	III/37714	Všechnovice – Skalička	cca 80 m
28,707	III/37715	Malá Lhota – Žernovník	cca 60 m

přeložky společného úseku všech tří variant

32,000	I/43 (2x)	v prostoru okružní křižovatky Bořitov	cca 320 a 770 m
32,000	III/37722	v prostoru okružní křižovatky Bořitov	cca 360 m
32,000	II/376	v prostoru okružní křižovatky Bořitov	cca 365 m
33,758	II/376	Bořitov – Lysice	cca 120 m
35,309	III/3767	Lysice – Krhov	cca 80 m
37,666	III/3765I/43	– Voděradý	cca 80 m
39,000	I/43	v prostoru MÚK Skalce nad Svitavou	cca 1450 m
39,000	III/37429	v prostoru MÚK Skalce nad Svitavou	cca 710 m
41,000	II/150	v prostoru MÚK Svitávka	cca 470 m
41,000	III/37420	v prostoru MÚK Svitávka	cca 360 m

varianta 2

km	silnice	úsek	délka úpravy
18,200	II/385	v prostoru okružní křižovatky Čebín	cca 200 m
21,352	III/379	Malhostovice – Nuzířov	cca 50 m
28,643	III/37715	Malá Lhota – Žernovník	cca 60 m
30,883	III/37720	Černá Hora – Býkovice	cca 34 m

Pozn.: další přeložky jsou již totožné s variantou 1.

varianta 3

km	silnice	úsek	délka úpravy
0,300	II/386	v prostoru MÚK Kuřim-východ	cca 100 m
0,300	I/43	v prostoru MÚK Kuřim-východ	cca 600 m
2,996	II/379	Lipůvka – Nuzířov	cca 315 m
6,170	III/37717	Lažany – Újezd u Černé Hory	cca 707 m
6,780	III/37716	Újezd u Černé Hory – Závist	cca 323 m
7,358	III/37717	Újezd u Černé Hory – Malá Lhota	cca 237 m
7,975	III/37715	Závist – Malá Lhota	cca 600 m
11,242	II/377	Černá Hora – Žertovník	cca 368 m
12,249	III/37720	Černá Hora – Býkovice	cca 823 m

Pozn.: další přeložky jsou již totožné s variantou 1.

ETAPIZACE

Pokud bude úsek Kuřim – Svitávka budován v první etapě budování tahu R43, je nezbytné zajištění kapacitního severního brněnského přivaděče, tedy zkapacitnění silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim a v případě *varianty 1* a *2* vybudování přeložky silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi, případně i jihozápadní obchvat Čebína).

Časový harmonogram výstavby bude předmětem dalších stupňů projektové dokumentace.

INTENZITY DOPRAVY

Hodnoty intenzit dopravy byly aktualizovány. Porovnáním údajů z Dokumentace EIA a aktualizovaných hodnot lze konstatovat, že celkové zatížení stávající a výhledové sítě se výrazně neliší.

Aktuální intenzity dopravy byly převzaty ze studie zpracované firmou AFRY v září 2024, jako podklad pro Oznámení EIA pro silnici I/73 v úseku Kuřim – Bořitov. Výtah hlavních hodnot a porovnání s hodnotami použitými v Dokumentaci EIA je provedeno v následujících tabulkách. Porovnání bylo provedeno pro výhledový rok 2035, který sloužil pro další výpočty provedené v rámci Hlukové a Rozptylové studie.

Hlavní rozdíl mezi hodnotami použitými v Dokumentaci EIA z roku 2007 a aktualizovanými hodnotami z roku 2024 je především rok Celostátního sčítání dopravy (CSD), ke kterému jsou intenzity vztaženy – v Dokumentaci EIA byly hodnoty vztaženy k CSD z roku 2005, aktualizované hodnoty jsou vztaženy k CSD 2020. Plynou z toho následující hlavní metodické rozdíly:

- úprava růstový koeficientů a jejich členění na kategorie (CSD 2005 osobní / nákladní automobily, CSD 2020 osobní / lehká nákladní / těžká vozidla – viz TP 225 v aktuálním vydání
- změna metodiky přepočtu těžkých vozidel (CSD 2005 počítá nákladní soupravy jako dvě vozidla, CSD 2020 jako jedno vozidlo)

Obecně lze konstatovat, že každé CSD podchycuje k danému roku aktuální situaci zatížení silniční sítě a s ohledem na předpokládaný ekonomický rozvoj stanovuje růstové koeficienty reagující na aktuální předpoklady vývoje dopravy. Lze tak vysledovat, že do CSD 2005 se promítnul optimističtější výhled ekonomického rozvoje, zatímco výhled pro CSD 2020 dává více konzervativní odhad.

Dalším významný rozdíl přináší stav posuzovaných sítí. Zatímco výhledová komunikační síť, použitá pro Dokumentaci EIA zahrnovala z výhledových úseků pouze R35, aktuální výhledová síť uvažuje s mnohem větším rozsahem změn.

I přes výše uvedené lze konstatovat, že celkové zatížení základních úseků stávající a výhledové sítě z Dokumentace EIA a aktualizovaných hodnot se většinou výrazně neliší.

Tabulka 1: Porovnání intenzit dopravy – RPD1 – rok 2035 – varianta Nulová – výběr hlavních úseků

úsek	EIA 2007			Prodloužení 2025			
	LV	T	suma	LV	LN	TN	suma
I/43 III/37428 – II/150	16 280	4 060	20 340	15 108	2 142	1 821	19 071
I/43 II/150 – I/19 (Sebranice)	15 880	3 980	19 860	12 881	1 975	1 587	16 443
I/43 I/19 (Sebranice) – směr Svitavy	13 210	3 570	16 780	10 607	1 835	1 435	13 877
II/150 směr Boskovice	10 640	1 850	12 490	9 618	775	764	11 157

Tabulka 2: Porovnání intenzit dopravy – RPD – rok 2035 – varianta Aktivní – výběr hlavních úseků

úsek	EIA 2007			Prodloužení 2025			
	LV	T	suma	LV	LN	TN	suma
I/43 III/37428 – II/150	<u>2 480</u>	<u>420</u>	<u>2 900</u>	<u>1 777</u>	<u>214</u>	<u>320</u>	<u>2 311</u>
I/43 II/150 – I/19 (Sebranice)	<u>12 820</u>	<u>3 020</u>	<u>15 840</u>	<u>6 490</u>	<u>939</u>	<u>982</u>	<u>8 411</u>
I/43 I/19 (Sebranice) – směr Svitavy	<u>9 130</u>	<u>2 230</u>	<u>11 360</u>	<u>8 439</u>	<u>1 074</u>	<u>1 355</u>	<u>10 868</u>
II/150 směr Boskovice	<u>11 380</u>	<u>1 990</u>	<u>13 370</u>	<u>10 086</u>	<u>1 081</u>	<u>734</u>	<u>11 901</u>
I/73 (dříve D43)							
MÚK Lysice (dříve Č. Hora) – MÚK Skalice n. Svitavou	16 750	4 850	21 600	15 100	1 750	2 201	19 051
MÚK Skalice nad Svitavou – MÚK Svitávka	11 050	3 160	14 210	8 610	811	1 219	10 640
MÚK Svitávka – MÚK Vanovice	10 220	2 920	13 140	8 995	830	1 159	10 984

Vyhodnocení významného vlivu změn na intenzity dopravy

Na základě aktuálních podkladů byly nově zpracovány aktualizované hodnoty intenzity dopravy na silniční síti v dotčeném území. Celkově lze konstatovat, že celkové zatížení základních úseků stávající a výhledové sítě k roku 2035 se většinou významně neliší. Vyhodnocení změn na hlukovou a imisní situaci je provedeno v navazujících kapitolách.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice intenzity dopravy se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi přípravy – č. 24, 48, 71, 72
- pro fázi provozu – č. 109, 110

Z hlediska stavu a ovlivnění intenzit dopravy nedošlo v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka k významným změnám oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy a provozu komunikace jsou i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.3 Ovzduší

Aktualizována byla podkapitola Imisní charakteristika dotčeného území v souladu nově danými legislativními požadavky.

Dále byla aktualizovaná rozptylová situace na základě aktualizovaných intenzit dopravy, aktualizované databáze MEFA a aktualizovaného modelu Symos.

2.3.1 Imisní a emisní charakteristika dotčeného území

Pro stanovení stávající úrovně znečištění byly použity, v souladu s požadavky zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, mapy klouzavého pětiletého průměru koncentrací pro jednotlivé znečišťující látky za období 2007-2011, 2009-2013, 2011-2015, 2013-2017, 2015-2019 a 202-2024 zveřejněné Ministerstvem životního prostředí prostřednictvím Českého hydrometeorologického ústavu na internetových stránkách.

Tabulka 3: Hodnoty imisního pozadí

znečišťující látka		bnz[a]pr	benzen	CO	NO ₂			NO _x	PM ₁₀			PM _{2.5}
doba průměrování		rok	rok	8hod	hodina		rok	rok	den		rok	rok
					max.	19. nejv. / překročení			max.	36. nejv. / překročení		
limit (µg.m ⁻³)		1 ng/m ³	5	10 000	200 / 19 překročení		40	30	50 / 36 překročení		40	20
„pětiletí“	2007-2011	0.43-0.91	0.6-0.9	–	–	–	7.7-19.6	–	–	37.6-44.1	20.7-25.4	–
	2009-2013	0.59-0.94	1.0-1.2	–	–	–	10.3-18.3	–	–	38.2-43.5	20.8-24.6	–
	2011-2015	0.56-0.80	1.2-1.5	–	–	–	9.9-18.9	–	–	36.5-42.0	19.8-24.1	16.0-19.9
	2013-2017	0.50-0.80	0.9-1.4	–	–	–	9.5-16.8	11.6- 31.6	–	35.1-40.4	19.0-22.6	15.0-17.4
	2015-2019	0.40-0.80	0.8-1.2	–	–	–	9.0-16.6	11.2-28.3	–	33.1-38.4	18.3-21.5	14.0-16.4
	2020-2024	0.40-0.50	0.7-0.8	–	–	–	7.2-9.3	10.4-15.2	–	30.0-31.0	17.1-17.7	11.9-12.5

Hodnoty u znečišťujících sledovaných látek nepřesahují imisní limity. Obecně je možné sledovat dlouhodobý zlepšující se trend s klesajícími koncentracemi sledovaných znečišťujících látek.

2.3.2 Emise

V roce 2025 byla pro výpočet množství emisí použita aktualizovaná prognóza intenzit dopravy (viz kapitola 2.2) a zejména databáze MEFA, verze MEFA 13. Na výpočet resuspenze byla použita databáze Sekundární prašnost 2019 vyvinutá společností ATEM (model pro výpočet emisí z resuspenze, který představuje dočasnou aplikaci, umožňující provádět výpočty emisí částic pocházejících z resuspenze ze silniční dopravy v období před vydáním aktualizované verze programu MEFA).

Významnou změnou databáze MEFA 13 bylo zvýšení emise benzo[a]pyrenu a doplnění resuspenze u benzo[a]pyrenu a prachových částic. S časovým odstupem obou hodnocení se pozitivně projevuje změna emisních faktorů, resp. jejich pozitivní projev v změně dynamické skladby vozového parku předpokládající postupné navýšování podílu vozidel splňujících vyšší normu EURO.

V následující tabulce jsou porovnány vypočtené emise z Dokumentace EIA (2007 – MEFA02) s emisemi z databáze MEFA13 pro dynamickou skladbu vozového parku odpovídající roku 2020. Počet vozidel je ve všech případech vztažen k roku 2035.

Tabulka 4: Přehled celkových emisí hlavních škodlivin v roce 2035 [t/rok]

		CO	NO _x	NO ₂	PM ₁₀			PM _{2.5}			benzen	benzo[a]pyren		
					emise	resusp.	suma	emise	resusp.	suma		emise	resusp.	suma
varianta 1														
I/73	2007	248.7	433.6	15.4	–	–	13.2	–	–	–	2.0	–	–	0.0002
	2025	200.6	158.1	16.9	12.3	52.6	64.8	9.7	12.7	22.4	1.6	0.0018	0.0002	0.0020
stávající silnice I/43	2007	72.3	111.3	4.1	–	–	3.2	–	–	–	0.7	–	–	0.0001
	2025	57.8	46.5	5.4	4.0	40.6	44.7	3.1	9.8	12.9	0.6	0.0007	0.0001	0.0007
ostatní silnice	2007	94.7	138.9	4.9	–	–	3.8	–	–	–	0.9	–	–	0.0001
	2025	34.4	24.5	3.0	2.3	25.1	27.5	1.7	6.1	7.8	0.3	0.0004	0.0001	0.0004
celkem	2007	415.7	683.8	24.5	–	–	20.2	–	–	–	3.5	–	–	0.0003
	2025	292.7	229.1	25.2	18.6	118.3	137.0	14.5	28.6	43.1	2.5	0.0028	0.0003	0.0031

Z hodnot uvedených v předcházející tabulce jsou mezi výpočty z roku 2007 a 2025 patrné následující změny:

- emise CO mají mírně klesající tendenci
- výrazně klesají emise NO_x, emise NO₂ mírně roste – zde se projevuje vliv nové databáze MEFA a zejména zlepšení dynamické skladby vozového parku.
- zejména vlivem resuspenze významně rostou emise prachových částic PM₁₀. Aktuální MEFA umožňuje také odvodit emise PM_{2.5}, které nebyly v roce 2007 počítány.
- emise benzenu mírně klesají
- emise benzo[a]pyrenu je cca o řád vyšší, což je dáno novou verzí MEFA a zároveň změnou dynamické skladby vozového parku

2.3.3 Vliv na kvalitu ovzduší

Způsob výpočtu imisního zatížení a použité limity

Modelový výpočet pro zjištění příspěvku hlavních znečišťujících látek do ovzduší byl přepočítán. Oproti roku 2007 došlo ke změnám odhadu intenzit dopravy (viz kapitola 2.2) (významný vliv představuje nově zavedená kategorie lehkých nákladních automobilů, které byly přesunuty z kategorie těžkých nákladních automobilů, u které tímto došlo k významnému snížení), změnil se odhad emisních příspěvků (viz kapitola 2.3.2) (ke zvýšení, či snížení došlo v závislosti na sledované znečišťující látce) a změnil se přístup k způsobu výpočtu liniových zdrojů v metodice SYMOS97 (významný vliv), a to následovně:

- v roce 2007 byl použit Symos 6, dnes je verze 7
- významný rozdíl způsobuje způsob nastavení intenzit dopravy a následné nastavení hodnot alfa (relativní roční využití maximálního výkonu) a Pd (počet hodin za den, kdy je zdroj v činnosti)
- při výpočtu v roce 2007 se vycházelo z 24-hodinových intenzit dopravy, při aktualizovaném výpočtu se vycházelo z tzv. fiktivních 24-hodinových intenzit dopravy, tzn. spočítá se špičková hodina a ta se vynásobí 24 (= jakoby tam jel špičkový provoz celých 24 hodin).
- při výpočtu v roce 2007 bylo alfa nastaveno jako 1 (zdroj je v provozu celý rok) a Pd jako 24 (zdroj je v činnosti 24 hodin denně). Dle současného doporučení ČHMÚ a aktuálního znění metodiky Symos byly při aktualizovaném výpočtu tyto hodnoty nastaveny: alfa: 0,31 a Pd: 7,32.

Oproti roku 2007 došlo ke zpřísnění imisního limitu pro roční průměr jemných prachových částí PM_{2.5} z 25 µg.m⁻³ na 20 µg.m⁻³.

Tabulka 5: Imisní limity

znečišťující látka	doba průměrování	imisní limit	maximální počet překročení za rok
1. pro ochranu zdraví lidí a maximální počet jejich překročení			
oxid dusičitý (NO ₂)	1 hodina	200 µg.m ⁻³	18
oxid dusičitý (NO ₂)	1 kalendářní rok	40 µg.m ⁻³	0
oxid uhelnatý (CO)	max. denní osmihodinový průměr	10 mg.m ⁻³	0
benzen	1 kalendářní rok	5 µg.m ⁻³	0
částice PM ₁₀	24 hodin	50 µg.m ⁻³	35
částice PM ₁₀	1 kalendářní rok	40 µg.m ⁻³	0
částice PM _{2.5}	1 kalendářní rok	20 µg.m ⁻³	0
2. pro ochranu ekosystémů a vegetace			
oxidy dusíku (NO _x)	1 kalendářní rok	30 µg.m ⁻³	–
3. pro celkový obsah znečišťující látky v částicích PM₁₀ vyhlášené pro ochranu zdraví lidí			
benzo[a]pyren	1 kalendářní rok	1 ng.m ⁻³	–

Vzhledem k rozdílnému stanovení množství emisí byl přepočítán imisní příspěvek hlavních znečišťujících látek.

Prognóza průměrných a absolutně maximálních příspěvků imisních koncentrací hlavních škodlivin emitovaných do ovzduší motorovými vozidly za provozu na posuzovaných variantách posuzovaném záměru v blízkých dotčených sídlech k výhledovému roku 2035 je obsažena v následujících tabulkách.

Tabulka 6: Průměrné imisní příspěvky škodlivin v dotčených sídlech – CO, NO_x, NO₂ [µg/m³]

sídlo	CO/8h		NO _x /r		NO ₂ /r		NO ₂ /1h	
	2007	2025	2007	2025	2007	2025	2007	2025
Bořitov	6.85	16.39	1.41	0.44	0.31	0.12	3.21	3.95
Býkovice	5.47	11.70	0.83	0.24	0.19	0.08	3.06	4.47
Drnovice	5.26	10.09	0.84	0.24	0.20	0.08	2.72	4.19
Jabloňany	4.60	13.34	0.89	0.29	0.22	0.10	3.00	6.49
Krhov	6.71	17.95	1.62	0.47	0.33	0.12	4.40	6.49
Lysice	5.99	12.71	1.02	0.30	0.21	0.09	3.14	3.93
Sebranice	12.29	28.68	1.29	0.68	0.26	0.14	7.46	9.49
Skalice nad Svitavou	7.66	19.10	1.99	0.58	0.36	0.14	3.07	5.61
Svitávka	13.53	36.61	1.34	0.67	0.26	0.14	8.09	11.18
Voděradý	11.34	21.38	1.16	0.34	0.24	0.10	7.12	6.34
limit	10 000		30		40		200	

Tabulka 7: Průměrné imisní příspěvky škodlivin v dotčených sídlech – PM₁₀, PM_{2.5}, benzen a benzo[a]pyren [µg/m³]

sídlo	PM ₁₀ /r		PM ₁₀ /24h		PM _{2.5} /r		benzen/r		benzo[a]pyren/r	
	2007	2025	2007	2025	2007	2025	2007	2025	2007	2025
Bořitov	0.04	0.26	0.38	2.06	–	0.09	0.006	0.005	0.0000006	0.000007
Býkovice	0.02	0.10	0.35	1.16	–	0.04	0.004	0.003	0.0000004	0.000004
Drnovice	0.02	0.11	0.35	1.09	–	0.04	0.004	0.002	0.0000004	0.000004
Jabloňany	0.02	0.13	0.30	1.47	–	0.05	0.004	0.003	0.0000004	0.000004
Krhov	0.04	0.27	0.41	2.20	–	0.09	0.008	0.005	0.0000007	0.000007
Lysice	0.03	0.19	0.42	1.76	–	0.06	0.005	0.003	0.0000005	0.000005
Sebranice	0.03	0.31	0.77	2.86	–	0.11	0.006	0.007	0.0000006	0.000010
Skalice nad Svitavou	0.06	0.29	0.52	2.28	–	0.10	0.009	0.006	0.0000008	0.000009
Svitávka	0.04	0.31	0.85	3.77	–	0.11	0.007	0.007	0.0000006	0.000010
Voděradý	0.03	0.14	0.76	2.10	–	0.05	0.006	0.004	0.0000005	0.000005
limit	40		50		20		5		0.001	

Tabulka 8: Maximální imisní příspěvky škodlivin v dotčených sídlech – CO, NO_x, NO₂ [μg/m³]

sídlo	CO/8h		NO _x /r		NO ₂ /r		NO ₂ /1h	
	2007	2025	2007	2025	2007	2025	2007	2025
Bořitov	10.15	21.79	2.35	0.75	0.43	0.16	4.91	5.95
Býkovice	9.78	23.63	1.20	0.33	0.27	0.10	6.08	7.25
Drnovice	10.20	23.67	1.41	0.39	0.29	0.10	5.66	6.25
Jabloňany	5.42	16.72	1.07	0.34	0.25	0.10	3.44	4.86
Krhov	7.64	24.38	1.90	0.55	0.37	0.14	5.22	7.93
Lysice	16.61	39.57	3.42	0.92	0.53	0.18	8.92	9.59
Sebranice	36.98	185.25	3.70	3.56	0.53	0.46	13.14	23.28
Skalice nad Svitavou	12.05	27.20	3.32	1.30	0.51	0.23	3.84	5.23
Svitávka	21.34	72.83	4.20	1.82	0.59	0.27	11.97	16.80
Voděradý	15.28	31.75	1.91	0.54	0.35	0.13	8.74	9.84
limit	10 000		30		40		200	

Tabulka 9: Maximální imisní příspěvky škodlivin v dotčených sídlech – PM₁₀, PM_{2.5}, benzen a benzo[a]pyren [μg/m³]

sídlo	PM ₁₀ /r		PM ₁₀ /24h		PM _{2.5} /r		benzen/r		benzo[a]pyren/r	
	2007	2025	2007	2025	2007	2025	2007	2025	2007	2025
Bořitov	0.07	0.59	0.54	3.58	–	0.18	0.011	0.008	0.0000008	0.000010
Býkovice	0.03	0.14	0.69	2.08	–	0.05	0.006	0.004	0.0000005	0.000005
Drnovice	0.04	0.17	0.73	2.02	–	0.06	0.007	0.004	0.0000006	0.000006
Jabloňany	0.03	0.16	0.36	1.77	–	0.06	0.005	0.004	0.0000005	0.000005
Krhov	0.05	0.34	0.46	2.57	–	0.10	0.009	0.006	0.0000008	0.000008
Lysice	0.09	0.68	1.20	4.90	–	0.21	0.017	0.010	0.0000016	0.000013
Sebranice	0.09	1.61	2.58	18.92	–	0.58	0.020	0.039	0.0000017	0.000056
Skalice nad Svitavou	0.10	0.92	0.94	5.31	–	0.29	0.015	0.014	0.0000013	0.000018
Svitávka	0.11	0.97	1.43	9.65	–	0.33	0.022	0.021	0.0000020	0.000027
Voděradý	0.05	0.22	1.00	2.54	–	0.08	0.010	0.006	0.0000009	0.000008
limit	40		50		20		5		0.001	

Na přepočítaných výsledcích jsou patrné následující změny:

- imisní příspěvky CO mírně narostly, přestože emise této látky se snížila – to je dáno rozdílným přístupem k výpočtu maximálních imisních koncentrací – viz úvod kapitoly
- imisní příspěvky k ročnímu průměru NO_x, NO₂ a benzenu jsou mírně nižší, což je dáno snížením množství emisí těchto látek
- i přes snížení emise došlo k navýšení imisního příspěvku k hodinové koncentraci NO₂ – to je dáno rozdílným přístupem k výpočtu maximálních imisních koncentrací – viz úvod kapitoly
- k výraznému navýšení došlo v případě imisního příspěvku benzo[a]pyrenu a PM₁₀. To je dáno nárůstem emisí obou látek v nové verzi MEFA a u příspěvků k denní koncentraci PM₁₀ je to také rozdílný přístup k výpočtu maximálních imisních koncentrací – viz úvod kapitoly.
- nárůst imisních příspěvků představuje spíše reálnější pohled na jejich hodnoty a koresponduje s hodnotami imisního pozadí

Vyhodnocení významného vlivu změn na kvalitu ovzduší

Po přepočtu hodnocených variant na aktualizované intenzity dopravy bylo zjištěno, že aktualizované hodnoty imisního zatížení se liší (některé jsou nižší, některé vyšší viz výše) oproti hodnotám vypočteným v Dokumentaci EIA z roku 2007. Zjištěné změny však nemají vliv na závěry dosažené v Dokumentaci EIA z roku 2007.

Z hlediska **ochrany ovzduší nenastaly významné změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2007.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivů na ovzduší se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi přípravy – č. 26, 46 – 49
- pro fázi realizace – č. 81, 105
- pro fázi provozu – č. 109

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění ovzduší nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.4 Hluk

V roce 2007 byly v rámci zpracování Hlukové studie propočteny varianty 0, 1, 2 a 3 bez protihlukových stěn a varianty 1, 2, a 3 s protihlukovými stěnami. Hlukové zatížení bylo posuzováno jako plošné hlukové zatížení území (izofony) – plocha výpočtového území v každé variantě byla cca 130 km². Hodnoty hluku ve výpočtových bodech počítány nebyly.

Aktualizovaná prognóza dopravy (2020) vykazuje na jednotlivých úsecích navrhované D43 nižší celkový počet vozidel za 24 hodin a zároveň významný pokles vozidel v kategorii těžká vozidla. To znamená, že oproti výsledkům modelových výpočtů z roku 2007 došlo k poklesu emisní hlučnosti dopravního proudu, a tedy i **k poklesu** hlukového zatížení v okolí posuzovaných úseků komunikací, a to o cca 1,0-1,5 dB v denní době a cca 0,8 – 1,2 v noční době (v závislosti na úseku).

Vzhledem k tomu, že změna prognózy intenzit dopravy v roce 2020 má charakter poklesu prognózovaných dat (viz *kap.2.2*), zůstávají způsoby hlukového výpočtu a jeho výsledky v platnosti (údaje a závěry prezentované v Dokumentaci EIA 2007 jsou na straně bezpečnosti výpočtu).

Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací bylo změněno nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v platném znění. Výše platných hygienických limitů hluku použitých pro hodnocení zůstává zachována.

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 0

Ve *variantě 0* (bez výstavby) je doprava vedena ve stávající trase silnice I/43 přes intravilány sídel Lipůvka, Lažany, Milonice, Závist. Kolem obce Černá Hora je komunikace vedena obchvatem v těsné blízkosti východního okraje zástavby bez dostatečné odstupové vzdálenosti.

Hlukové zatížení území v okolí trasy *varianty 0* pro výhledový rok 2035 (denní a noční doba) je uvedeno v *Grafických přílohách H_VO_1 a H_VO_2* (součást Dokumentace EIA na přiloženém CD).

Vzhledem k tomu, že *varianta 0* 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. 3 k nařízení vlády č. 148/2006 Sb. č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací) tj. 68/58 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/43) i k překračování limitů s korekcí na starou hlukovou zátěž. Tyto limity jsou v případech, kdy obytná zástavba leží těsně u komunikace, 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.

varianty 1 – 3

V aktivních variantách je trasa silnice R43 vedena v nové trase mimo intravilány sídel.

Vliv výstavby jednotlivých variant trasy navrhované R43 na přerozdělení dopravy mezi R43 a stávající komunikací I/43 je zřejmý z přehledů výhledových intenzit dopravy (viz *Příloha 3 – součást Dokumentace EIA na příloženém CD*).

Hlavním vlivem *variant 1 – 3* 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 rychlostní silnice R43 je pak realizována především maximálně možným odstupem tras jednotlivých variant R43 od zástavby jednotlivých sídel. V úsecích, kde nebylo možno zachovat dostatečný odstup od zástavby a jiných chráněných venkovních prostor, budou v dalším stupni projektové dokumentace upřesněny návrhy protihlukových stěn, jejichž předběžný rozsah byl navržen v rámci hlukového posouzení pro stanovení vlivů jednotlivých variant na hlukové zatížení území.

Hlukové zatížení území v okolí trasy jednotlivých variant pro výhledový rok 2035 v denní a noční době je uvedeno v *Grafických přílohách H* (součást Dokumentace EIA na příloženém CD).

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 staveniště) obytnou zástavbou.

Období provozu

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

ZÁŘENÍ RADIOAKTIVNÍ, ELEKTROMAGNETICKÉ

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

Tato kapitola je zpracována na základě výsledků samostatné hlukové studie (ENVIROAD, 2007), jež byla podkladem také pro zpracování studie Hodnocení zdravotních rizik (Kotulán, 2007) – viz kapitola D.I.1.

Pro stanovení výhledového hlukového zatížení území v okolí posuzovaných variant, výpočet a zobrazení izofon, byl použit program SoundPLAN, verze 6.4. 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. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění.

Hlukové posouzení včetně předběžného návrhu protihlukových opatření bylo provedeno ve vztahu k následujícím limitům (viz nařízení vlády č. 148/2006 Sb.):

Chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory:

denní doba $L_{Aeq} = 55 \text{ dB(A)}$

noční doba $L_{Aeq} = 45 \text{ dB(A)}$

V okolí hlavních komunikací, kde je hluk z těchto komunikací převažující, umožňuje nařízení vlády č. 148/2006 Sb. použít následující limity:

denní doba $L_{Aeq} = 60 \text{ dB(A)}$

noční doba $L_{Aeq} = 50 \text{ dB(A)}$

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

~~denní doba $L_{Aeq} = 70 \text{ dB(A)}$~~

~~noční doba $L_{Aeq} = 60 \text{ dB(A)}$~~

Hygienické limity pro hluk z dopravy na posuzovaném záměru podle § 12, odst. 3 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění jsou následující:

- **pro den od 6:00 do 22:00 hod $L_{Aeq,T} = 60 \text{ dB}$**
- **pro noc od 22:00 do 6:00 hod $L_{Aeq,T} = 50 \text{ dB}$**

Hygienické limity pro hluk z dopravy na silnicích umístěných před 1. 1. 2001 jsou následující:

- **pro den od 6:00 do 22:00 hod $L_{Aeq,T} = 68 \text{ dB}$**
- **pro noc od 22:00 do 6:00 hod $L_{Aeq,T} = 58 \text{ dB}$**

Pro stanovení rozsahu zatížení území hlukem z provozu na posuzovaných variantách byl v programu SoundPLAN zpracován trojrozměrný model terénu širšího území, do kterého byly vloženy trasy hodnocených variant a okolní zástavba. V aktivních variantách byla do výpočtu zahrnuta i trasa stávající silnice I/43 a významnější navazující komunikace. V *Grafických přílohách H* (součást Dokumentace EIA na příloženém CD) jsou vymezeny stávající a výhledové plochy obytné zástavby a plochy 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 H* (součást Dokumentace EIA na příloženém CD) byly vypočteny ve výšce 2 m nad okolním terénem.

Na trase rychlostní silnice R43 byla použita výpočtová rychlost 130 km/hod, na větvích mimoúrovňových křižovatek a jednotlivých úsecích ostatních komunikací pak maximální povolená rychlost.

Pro předběžný návrh protihlukových stěn byla uvažována výška stěn 4 m na krajnici a 3,5 m na mostních objektech. Poloha protihlukových stěn je zakreslena v *Grafických přílohách H* (součást Dokumentace EIA na příloženém CD). Protihlukové stěny jsou navrženy i pro chráněné venkovní prostory, které jsou v ÚPD uvedeny jako výhledové plochy.

VÝSLEDKY VÝPOČTŮ

Výhledové hlukové zatížení území pro jednotlivé hodnocené varianty v denní a noční době je uvedeno v jednotlivých *Grafických přílohách H* (součást Dokumentace EIA na příloženém CD). Výpočty byly provedeny jak pro situaci bez protihlukových opatření, tak i pro situace s předběžným návrhem protihlukových stěn.

Izofony jsou v grafických přílohách zobrazeny od 50 dB(A) v denní době a 40 dB(A) v noční době s krokem 5 dB. Z výsledků výpočtů vyplývají následující závěry:

varianta 0

~~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. 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 1

Variant 1 je důsledně vedena mimo intravilány okolních obcí. S ohledem na nutnost dodržení směrových parametrů rychlostní komunikace a charakter území dochází v některých úsecích trasy k přiblížení k okrajům okolních sídel na vzdálenost, kdy lze očekávat výhledové překračování hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech a v chráněných venkovních prostorech staveb. V těchto místech budou v dalším stupni projektové dokumentace navrženy protihlukové stěny, jejichž předběžný návrh byl zpracován v rámci této dokumentace (přesné staničení protihlukových stěn bude navrženo v rámci dalších stupňů projektové dokumentace).

Protihluková opatření bude nutné budovat v těchto úsecích trasy *varianty 1*:

1) okolí km cca 19,500 – 20,500 vpravo a vlevo

Trasa R43 prochází mezi východním okrajem Drásova a západním okrajem Malhostovic a v tomto území přechází ze zářezu do násypu. Protihlukové stěny bude nutno situovat na hraně zářezu a v násypovém úseku pak na krajnici komunikace. Výpočet signalizuje mírné překročení hygienických limitů hluku u okraje zástavby Malhostovic vpravo i v situaci s protihlukovými stěnami ($v = 4\text{m}$). Je pravděpodobné, že v dalším stupni projektové dokumentace bude nutno optimalizovat předběžný návrh protihlukových stěn na základě podrobného modelu území a rozsah protihlukových opatření posílit (i výškově).

2) okolí km cca 22,500 – 23,000 vlevo

Na ochranu východního okraje Všechovic s výhledovou i stávající zástavbou bude navržena protihluková stěna vlevo.

3) km cca 23,000 vpravo

Na ochranu západního okraje Skaličky s výhledovou zástavbou bude navržena protihluková stěna vpravo.

4) km cca 28,000 – 28,500 vpravo

Na ochranu západního okraje Malé Lhoty se stávající a výhledovou zástavbou bude navržena protihluková stěna vpravo.

5) km cca 30,500 – 30,100 vpravo a vlevo

Vlevo bude nutné vybudovat protihlukovou stěnu pro ochranu území rekreace a sportu, vpravo pak na ochranu výhledové zástavby na Lokalitě Selkov (Černá Hora).

6) km cca 40,300 – 41,000 vlevo

Protihlukovou stěnu vlevo na ochranu západního okraje Svitávky bude vhodné situovat přeložku silnice I/19 spojující okružní křižovatku u Sebranic a okružní křižovatku u Svitávky.

7) přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi) – dům u MÚK TOS

Na ochranu osamoceně stojícího obytného domu bude nutné vybudovat protihlukovou stěnu na trase obchvatu a větvi MÚK.

8) MÚK Kuřim-východ, areál věznice

Na ochranu chráněných venkovních prostor staveb v areálu věznice (ubytovací prostory) bude nutné na příslušných větvích vybudovat protihlukové stěny. V rámci Dokumentace EIA je proveden pouze předběžný návrh protihlukových stěn, detailní návrh bude řešen ve spolupráci s Vězeňskou službou ČR.

Ve *variantě 1* lze očekávat, že změna rozložení dopravy vlivem přerozdělení dopravy mezi novou R43 a stávající I/43, sníží hlukové zatížení v intravilánech obcí ležících na trase stávající I/43 o následující hodnoty:

Lipůvka – snížení o cca 7 – 8 dB

Lažany – snížení o cca 7 – 8 dB

Milonice (okraj zástavby) – snížení o cca 6 – 8 dB

Závist (okraj zástavby) – snížení o cca 6 dB

Černá Hora (okraj zástavby) – snížení o cca 6 – 7 dB

varianta 2

Variantu 2 je stejně jako varianta 1 vedena mimo intravilány okolních obcí, od cca km 30,000 je vedena ve stejné stopě jako varianta 1.

Protihluková opatření bude nutné budovat v těchto úsecích trasy varianty 2:

1) okolí km cca 19,700 – 20,600 vlevo

Protihluková stěna vlevo na ochranu východního okraje stávající a výhledové obytné zástavby Malhostovic.

2) okolí km cca 21,100 – 22,100 vpravo

Protihluková stěna vpravo na ochranu západního okraje stávající a výhledové zástavby Nuzířova.

3) okolí km 24,750 – 25,250 vpravo

Protihluková stěna vpravo na ochranu západního okraje stávající zástavby Újezdu u Černé Hory.

4) okolí km cca 27,250 – 28,100 vpravo

Protihluková stěna vpravo na ochranu západního okraje stávající a výhledové zástavby Malé Lhoty.

5) okolí km cca 28,800 vlevo

Protihluková stěna vlevo na ochranu východního okraje stávající zástavby (Žernovník).

V dalším vedení trasy je předběžný návrh protihlukových opatření totožný s variantou 1 (včetně opatření na přeložce silnice II/385 a MÚK Kuřim-východ).

Ve variantě 2 lze očekávat, že změna rozložení dopravy vlivem přerozdělení dopravy mezi novou R43 a stávající I/43, sníží hlukové zatížení v intravilánech obcí ležících na trase stávající I/43 o následující hodnoty:

Lipůvka – snížení o cca 7 – 8 dB

Lažany – snížení o cca 7 – 8 dB

Milonice (okraj zástavby) – snížení o cca 6 – 8 dB

Závist (okraj zástavby) – snížení o cca 6 dB

Černá Hora (okraj zástavby) – snížení o cca 6 – 7 dB

varianta 3

Variantu 3 je stejně jako varianty 1 a 2 vedena mimo intravilány okolních obcí, od cca km 15,000 je vedena ve stejné stopě jako varianta 1

Protihluková opatření bude nutné budovat v těchto úsecích trasy varianty 3:

1) okolí km cca 1,100 – 1,600 vlevo

Protihluková stěna na ochranu chráněných venkovních prostor staveb v areálu věznice (ubytovací prostory).

2) okolí km cca 2,400 – 3,300 vpravo

Protihluková stěna vpravo na ochranu západního okraje stávající obytné zástavby Lipůvky.

3) okolí km 4,400 – 5,100 vpravo

Protihluková stěna vpravo na ochranu západního okraje stávající a výhledové obytné zástavby Lažan.

4) okolí km 6,100 – 6,700 vlevo

Protihluková stěna vlevo na ochranu východního okraje stávající a výhledové obytné zástavby Újezdu u Černé Hory.

5) okolí km cca 8,400 – 9,100 vlevo

Protihluková stěna vlevo na ochranu západního okraje stávající a výhledové obytné zástavby a rekreačního území Malé Lhoty.

6) okolí km 12,100 vlevo

Protihluková stěna vlevo na ochranu území rekreace a sportu.

V dalším vedení trasy je předběžný návrh protihlukových opatření totožný s variantou 1 a 2.

Ve variantě 3 lze očekávat, že změna rozložení dopravy vlivem přerozdělení dopravy mezi novou R43 a stávající I/43, sníží hlukové zatížení v intravilánech obcí ležících na trase stávající I/43 o následující hodnoty:

Lipůvka – snížení o cca 6 – 9 dB

Lažany – snížení o cca 8 – 9 dB

Milonice (okraj zástavby) – snížení o cca 7 – 9 dB

Závist (okraj zástavby) – snížení o cca 8 dB

Černá Hora (okraj zástavby) – snížení o cca 9 – 10 dB

Variant 3 vykazuje nejvyšší pokles hlukové zátěže v okolí stávající trasy I/43 v důsledku nejvyššího snížení intenzit dopravy na této komunikaci (viz intenzity dopravy na jednotlivých variantách uvedené v Příloze 3 – součást Dokumentace EIA na přiloženém CD). Varianty 1 a 2 jsou z tohoto pohledu srovnatelné.

DALŠÍ FYZIKÁLNÍ A BIOLOGICKÉ CHARAKTERISTIKY

Případné negativní vlivy dalších fyzikálních charakteristik, např. elektromagnetického, či radioaktivního záření se v souvislosti s výstavbou a provozem rychlostní komunikace nepředpokládají.

Vyhodnocení významného vlivu změn na hlukovou situaci

Na základě aktualizovaných intenzit dopravy došlo k poklesu emisní hlučnosti dopravního proudu, a tedy i k poklesu hlukového zatížení v okolí posuzovaných úseků komunikací, a to o cca 1,1-1,6 dB v denní době a cca 0,3 – 1,1 v noční době (v závislosti na úseku).

Vyhodnocení hlukového zatížení území a návrhy na opatření v Dokumentaci EIA z roku 2007 bylo provedeno i ve vztahu k plochám výhledové zástavby dle ÚPD jednotlivých obcí a sídel. Bylo ověřeno, že veškerá nová zástavba ležící v dosahu vlivů hodnocené stavby leží na těchto plochách, a proto opatření z Dokumentace EIA z roku 2007 lze uplatnit i na aktuálně zastavěné plochy.

Z hlediska hlukového zatížení dotčeného území tedy nenastaly významné změny oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2007.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

Za účelem ochrany před hlukovou zátěží jsou v Závazném stanovisku k ověření souladu stanoveny tyto podmínky:

- pro fázi přípravy – č. 47, 71, 72
- pro fázi realizace – č. 88 - 90
- pro fázi provozu – č. 109, 111

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění hluku nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.5 Klima a vliv klimatických změn

V této kapitole jsou souhrnně uvedeny příslušné údaje z kapitoly C.II.1 O vzduší a klima a D.I.2 Vlivy na ovzduší a klima původní Dokumentace EIA z roku 2008.

Podkapitola zabývající se změnami klimatu je nově přidána na základě novely zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (ve znění zákona č. 326/2017 Sb.), která vstoupila v účinnost od 1.11. 2017. Doplnění této podkapitoly vychází z revidované směrnice EIA (směrnice EP a Rady 2014/52/EU ze dne 16.4.2014, kterou se mění směrnice Rady 2011/92/EU o EIA).

2.5.1 Stav klimatu v zájmovém území

KLIMA

Koridor rychlostní silnice R43 mezi Kuřimi a Svitávkou je veden na rozhraní Českomoravské a Brněnské vrchoviny. Klimatické poměry tohoto koridoru a navazující širší zájmové oblasti jsou v první řadě ovlivněny výraznou změnou nadmořské výšky, která se pohybuje v rozsahu cca 250 – 650 m n.m.

Charakter georeliéfu umožňuje výrazné rozvinutí typických topoklimatických procesů (anabatické a katabatické proudy v přízemních vrstvách atmosféry nad svahy obklopujícími silniční těleso, resp. nad antropogenními svahy, vytváření místních teplotních inverzí větší intenzity, výrazné koncentrace proudnic). Tvorba teplotních inverzí je často spojená s kondenzačními jevy. Rozdílný charakter aktivního povrchu (zemědělské a zalesněné plochy, intravilán obce, plochy s koncentrací průmyslové, těžební, resp. zemědělské činnosti) může vést, díky jejich velmi rozdílné tepelné kapacitě, k rozvoji mikrocirkulačních procesů.

Makroklimatická charakteristika

Z makroklimatického hlediska se v celém zájmovém prostoru jedná o mírně teplou klimatickou oblast České republiky (MT). Vzhledem k základní orientaci osy posuzovaného koridoru, která je velmi blízká směru sever – jih, ale především vzhledem ke značně velkému výškovému rozpětí jeho nejbližšího okolí, je zde relativně teplá klimatická jednotka MT11 na jihu a jihovýchodě směrem na sever a severozápad postupně střídána ve středních polohách klimatickou jednotkou MT7 a v nejvyšších polohách pak klimatickou jednotkou MT3. Pro samotnou komunikaci je pak třeba ve všech jejích variantách uvažovat o charakteristikách klimatické jednotky MT11 od Kuřimi po její křížení s potokem Lubě, o charakteristikách klimatické jednotky MT7 dále k severu.

Mírně teplá klimatická oblast je v zájmovém prostoru charakterizována ve své nejteplejší klimatické jednotce (MT11) dlouhým, teplým a suchým létem, krátkým přechodným obdobím s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem a krátkou, mírně teplou a velmi suchou zimou s krátkým trváním sněhové pokrývky. Pro klimatickou jednotku MT7 je typické normálně dlouhé, mírné a mírně suché léto, krátké přechodné období s mírným jarem a mírně teplým podzimem a normálně dlouhá, mírně teplá a suchá až mírně suchá zima s krátkým trváním sněhové pokrývky.

Tabulka C.1: Klimatické charakteristiky jednotek MT7 a MT11 v zájmovém území – podle Quitt (1979)

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 $^{\circ}\text{C}$ v lednu	-2 – -3	-2 – -3
Průměrná teplota vzduchu ve $^{\circ}\text{C}$ v červenci	16 – 17	17 – 28
Průměrná teplota vzduchu ve $^{\circ}\text{C}$ v dubnu	6 – 7	7 – 8

<i>charakteristika</i>	<i>MT7</i>	<i>MT11</i>
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

Teplotní poměry zájmové oblasti jsou, mimo charakter georeliéfu, určovány především ročními úhrny globálního záření. Průměrné roční úhrny klesají ve směru jih-sever od hodnot kolem 3950 MJ.m⁻² po hodnoty kolem 3700 MJ.m⁻². Významným zásahem do radiačních poměrů zájmové oblasti je výskyt geneticky různorodé škály mlh.

Mlha nemusí pokrývat zájmové území trvale a plošně a hustotně rovnoměrně. V letních měsících jsou tyto úkazy vzácnější. Často se ale nečekaně vyskytnou ve večerních a ranních hodinách, především pak v údolních polohách. Při relativně vysoké vlhkosti přízemní vrstvy atmosféry totiž dochází i při malém snížení teploty vzduchu (např. při nočním ochlazení za radiačního typu počasí) k tvorbě těchto, někdy až velmi intenzivních, přízemních kondenzačních jevů.

Zájmová oblast je charakterizována ročními průměrnými teplotami vzduchu kolem 7,5 °C (v koridoru komunikace pak v rozmezí cca 6,0 – 8,4 °C, územní průměr 7,24 °C). V dlouhodobém průměru je nejchladnějším měsícem roku leden, kdy průměrné měsíční teploty vzduchu klesají cca na -4,0 až -2,0 °C. Nejteplejším měsícem roku je červenec s průměrnými měsíčními teplotami vzduchu v rozmezí cca 16,0 až 18,0 °C.

Převládající proudění je v ročním průměru v převažující části zájmové oblasti severozápadního až jihozápadního směru. Značný podíl má také směr východo-západní.

Průměrná relativní vlhkost vzduchu se v zájmovém území pohybuje v teplém pololetí zhruba v rozmezí 67 – 80 %, a v chladném pololetí v rozmezí 75 – 89 %, přičemž v měsících na přelomu kalendářního roku je průměrná relativní vlhkost vzduchu nejvyšší. Roční chod relativní vlhkosti vzduchu tedy má zřetelný kontinentální charakter.

Průměrné roční srážkové úhrny se pohybují v zájmové oblasti kolem 531 – 677 mm. S 90% pravděpodobností jsou překročeny roční srážkové úhrny kolem 450 mm a s 1% pravděpodobností roční srážkové úhrny kolem 850 mm.

Typický dlouhodobý režim měsíčních srážkových úhrnů, tj. minimální srážky v únoru, resp. v lednu, a maximální srážky v červenci, je v reálném čase značně variabilní. Aktuální měsíční srážkové úhrny se pohybují přibližně v mezích 0 – 350 % dlouhodobého měsíčního normálu.

Mezoklimatické poměry

Mezoklimatické poměry chápeme jako dlouhodobý režim počasí v hranicích mezní vrstvy atmosféry (do cca 1500 m), který je výrazně ovlivněný zemským povrchem a hospodářskými aktivitami člověka. V zájmovém území jsou výsledkem interakce mnoha faktorů, časově a prostorově velmi proměnlivých. Aktuální stav mezoklimatických poměrů je v hrubých rysech determinován především okamžitou synoptickou situací a roční dobou a modifikován především charakterem aktivního povrchu a typem a vertikální členitostí georeliéfu.

Z tohoto pohledu se charakteristiky mezoklimatu pohybují mezi dvěma extrémními stavy, a to:

- advektivní typ počasí charakteristický velmi dobrým provětráváním území při větrném proudění různých rychlostí a různých směrů. Při tomto typu počasí jsou ideální předpoklady k přenosu atmosférických znečištěnin do vyšších vrstev atmosféry
- radiační typ počasí charakteristický špatným provětráváním území s častými kondenzačními jevy (mlhy) a teplotními inverzemi. Rozsah inverzí může být od krátkodobých lokálních inverzí v ranních, či večerních hodinách, po dlouhodobější, až několikadenní inverzní stavy. Mlhy se nepříznivě projevují především v chladné polovině roku při velmi stabilním zvrstvení přízemní vrstvy atmosféry. Při tomto typu počasí jsou obecně nepříznivé podmínky k rozptylu znečišťujících látek do ovzduší a může docházet k jejich dočasné akumulaci v uzavřených atmosférických buňkách.

Za jasného a klidného počasí je v zájmovém území velmi výrazně vyvinuta termicky podmíněná mikrocirkulace, kterou vyživují značné teplotní kontrasty mezi dílčími částmi aktivního povrchu (travní porosty, orná půda, sady, neporostlé vápencové skály, sídla atd.). Komunikace sama v kontrastu s okolním přírodním nebo přírodě blízkým

povrchem takové mikrocirkulační buňky vytváří, nebo do existujících významně vstupuje. Takovýto typ proudění je významným motorem, přenášejícím exhalace z dopravy do nejbližšího okolí komunikace při bezvětří, nebo velmi slabém větru při radiačním počasí (ve dne i v noci), tedy při počasových situacích, kdy je vliv komunikace přes exhalace z dopravy lidmi nejvíce a nejcitlivěji vnímán. Stejně důsledky mají i topoklimatické procesy jako např. výstupné (anabatické), resp. sestupné (katabatické) proudy malých objemů vzduch, které se při radiačním počasí ve dne, resp. v noci pohybují při zemi ve směru spádu terénu, kříží-li komunikaci. Při katabatických proudech podporuje vzduch ochlazený efektivním vyzařováním a stékající po svazích do nejnižších poloh terénu vznik jezer studeného vzduchu a zvyšuje četnost a intenzitu místních teplotních inverzí a s nimi i četností a intenzitu kondenzačních jevů.

Pro radiační typ počasí s negativní energetickou bilancí jsou v zájmovém území vymezeny oblasti se subjektivně odstupňovanou intenzitou a četností inverzních situací – viz *Grafická příloha 1* (součást Dokumentace EIA na příloženém CD).

VLIV NA KLIMA

Obecně lze konstatovat, že vliv stavby na klimatické charakteristiky dotčeného území bude zcela minimální a případné změny budou mít úzce lokální charakter.

Vliv stavby při větrném počasí (advekční typ počasí) je obecně bezproblémový, neboť technické úpravy krajiny (zářezy, náspy, mostní objekty aj.) vedou ke zvýšení drsnosti povrchu a tudíž ke zvýšení závirovanosti spodní části mezní vrstvy atmosféry, což vede k vylepšení podmínek rozptylu exhalací, včetně exhalací z dopravy do vyšších vrstev atmosféry.

Z hlediska subjektivního bude stavba intenzivněji vnímána spíše v krátkých časových úsecích několika hodin, maximálně několika dní, kdy nad konkrétním územím vládne radiační typ počasí, nejhůře pak radiační typ s negativní energetickou bilancí, při němž se vytváří přízemní teplotní inverze, při nichž se exhalace všeho druhu (včetně exhalací z dopravy) kumulují v nižších polohách a jejich rozptyl je značně pomalejší. Na mapě *Grafické přílohy 1* (součást Dokumentace EIA na příloženém CD) lze posoudit polohu konkrétní lokality vzhledem k typovým oblastem definovaným především na základě subjektivní četnosti a trvání inverzních situací a vzhledem k předpokládaným směřům přesouvání chladných a případně znečištěných objemů vzduchu při zemi při radiačním počasí s negativní energetickou bilancí. Jedná se o nejnižší části Tišnovské a Lysické kotliny a Milonické sníženiny.

V souvislosti se stavbou lze právě při radiačním typu počasí očekávat následující změny:

- v křížených údolích může dojít k přehradovému efektu 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 inverzních obdobích bude docházet k pomalejšímu rozptylu škodlivin z dopravy.

2.5.2 Změna klimatu a její vlivy

Popis prognózy vývoje klimatu

Popis prognózy vývoje klimatu je nově zpracován podle Aktualizace komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR z roku 2015, vydané Českým hydrometeorologickým ústavem v roce 2019.

V posledních dvou desetiletích došlo v České republice k nárůstu průměrného počtu tropických dní a nocí a současně byl ve stejném období zaznamenán nárůst výskytu extrémních denních úhrnů atmosférických srážek (přivalové deště). S předpokladem dalšího navýšování vln veder a přivalových dešťů musíme počítat i nadále.

Následující data vycházejí z Aktualizace komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR z roku 2015, vydané Českým hydrometeorologickým ústavem v roce 2019. Zpráva pracuje s tzv. RCP scénáři (Representative Concentration Pathways)² pro které není implicitně stanovena pravděpodobnost jejich naplnění. Nicméně pro většinu analýz platí, že do přibližně poloviny století, není rozdíl mezi RCP scénáři v rozsahu očekávaných dopadů podstatný a výrazné a hmatatelné rozdíly v odhadovaných hodnotách indikátorů lze spolehlivě indikovat až pro druhou polovinu století. Pokud není uvedeno jinak výstupy jsou uváděny pro RCP4.5 (nejrealističtější pro budoucí vývoj emisí).

V období 2010–2040 se teplota zvýší o cca 1 °C (bez ohledu na použitý emisní scénář), toto zvýšení teploty bude relativně málo proměnlivé. Daleko vyšší zlom v častějším výskytu extrémních teplot lze předpokládat v období 2041–2060, kdy se předpokládá další nárůst maximálních ročních teplot až o 1,8 °C (RCP4.5) oproti současnému období. V tomto období nastane nejvýraznější změna nárůstu u maximální teploty, která bude až dvojnásobná a počet tropických dní se zvýší na 19 (medián pro území ČR), v území ČR do nadmořské výšky 400 m n. m. až na 25 dní, což je téměř čtyřnásobek hodnoty současného období. Tento jev přispěje k dalšímu rozšíření negativního vlivu extrémních teplot nejen na dopravní infrastrukturu. V období 2081–2100 lze předpokládat nárůst ročních maxim až o 2 °C. V tomto období musíme počítat s významným negativním vlivem maximálních teplot na použité materiály.

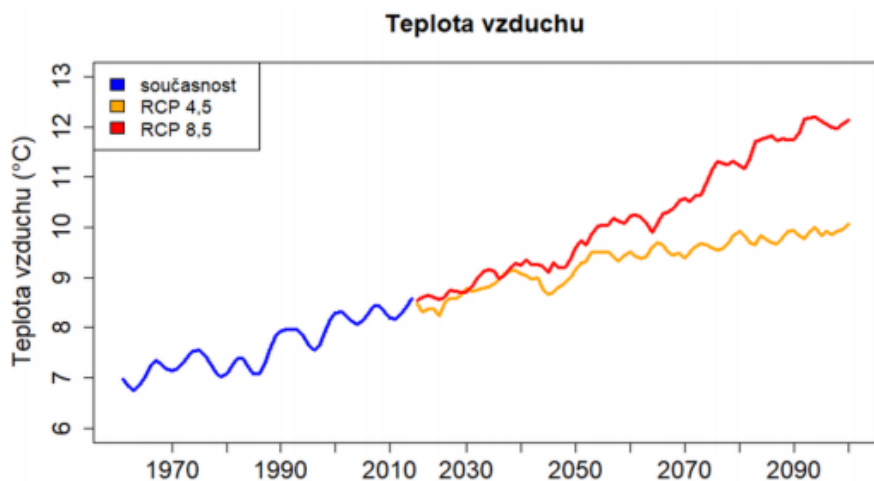
Tabulka 10: Změny sezónních průměrů teplot pro scénářové období

RCP4.5	Změna oproti referenčnímu období 1981 – 2010 (°C)			
Období	2021-2040	2041-2060	2061-2080	2081-2100
jaro	1,1	1,8	2,8	3,8
léto	0,9	1,6	2,6	3,8
podzim	0,9	1,8	2,6	3,9
zima	1,1	2,1	3,3	4,9
rok	0,9	1,3	1,8	2,0

² Representative Concentration Pathways – RCP jsou čtyři scénáře vyjádřené v celkové míře radiačního působení antropogenních emisí skleníkových plynů (vyjádřeno ve W.m-2) do roku 2100. Smyslem scénářů je pokrýt široké rozmezí možných klimatických projevů a nelze je chápat jako predikce socio-ekonomického vývoje či doporučení. RCP8.5 vede k nárůstu radiačního působení na 8.5 W.m-2 k roku 2100, RCP6 stabilizuje radiační působení po 2100 na úrovni 6 W.m-2, RCP4.5 pak předpokládá v průběhu 21. století stabilizaci radiačního působení na úrovni 4.5 W.m-2, RCP2.6 předpokládá nejvyšší působení na úrovni okolo 3 W.m-2 v průběhu 21. století a následně mírný pokles do jeho konce. Každý RCP scénář totiž může být naplněn různými kombinacemi demografického, ekonomického a technologického vývoje. Data scénářů a další informace o jejich použití a limitech obsahuje databáze IAMC: <http://www.iiasa.ac.at/web-apps/tnt/RcpDb>

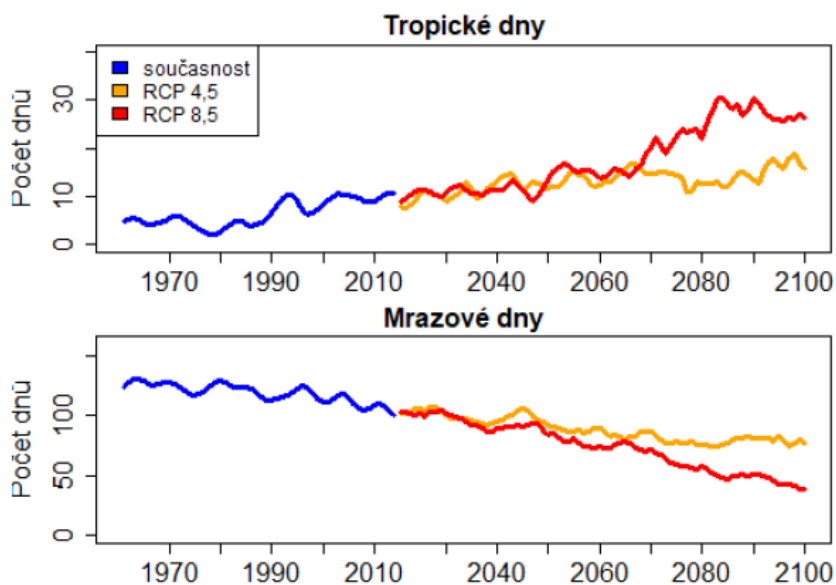
Z vybraných RCP scénářů, RCP2.6 relativně nejlépe reprezentuje vývoj klimatu při naplnění tzv. Pařížské dohody. Nicméně jeho dosažení je vázáno na poměrně zásadní obrat ve vývoji emisí v průběhu příštích 10 let a tomuto obratu přes politické proklamace reálná data nenasvědčují. Naopak z krátkodobého pohledu nelze vyloučit ani vývoj emisí podle RCP8.5 a jeho zařazení bylo vedeno i snahou poukázat na benefit mitigačních opatření i pro dopady v ČR. Protože však snaha po redukci emisí neutuchá, domníváme se, že je nejrealističtější očekávat vývoj emisí podle scénáře RCP4.5. Protože pro scénář RCP2.6 byl v době přípravy zprávy k dispozici znatelně menší počet výstupů z regionálních i globálních cirkulačních modelů. I proto je většina výstupů připravena pro RCP4.5 a RCP8.5.

Zimní období je ovlivňováno extremitou a frekvencí denní amplitudy teplot, která překračuje bod mrazu a částečně také počtem mrazových dní, kdy minimální denní teplota klesá pod 0°C. Díky snižujícímu se počtu mrazových dní (až o 18 dní v období 2081–2100 oproti 1981–2010) se můžeme domnívat, že se sníží frekvence expozice materiálů, z nichž je stavební dílo konstruováno, mrazovému zvětrávání. Do budoucna lze tedy předpokládat úspory v zimní údržbě dopravní infrastruktury.



Obrázek 1: Vývoj roční teploty vzduchu pro ČR podle ensemblového průměru 11 realizací RCP modelů (shlazen 10letým nízkofrekvenčním filtrem)

Postupem času se bude navyšovat počet letních dní a tropických dní, častěji se budou také objevovat tropické noci. Současně také poklesne počet mrazových a ledových dní a téměř se přestanou vyskytovat dny arktické.



Obrázek 2: Vývoj počtu tropických a mrazových dnů pro období 1961–2100, pro ČR podle ensemblového průměru 11 realizací RCM modelů (shlazen 10letým nízkofrekvenčním filtrem)

Tabulka 11: Průměrné počty tropických a mrazových dní pro blízkou (2021–2040) a vzdálenou budoucnost (2081–2100)

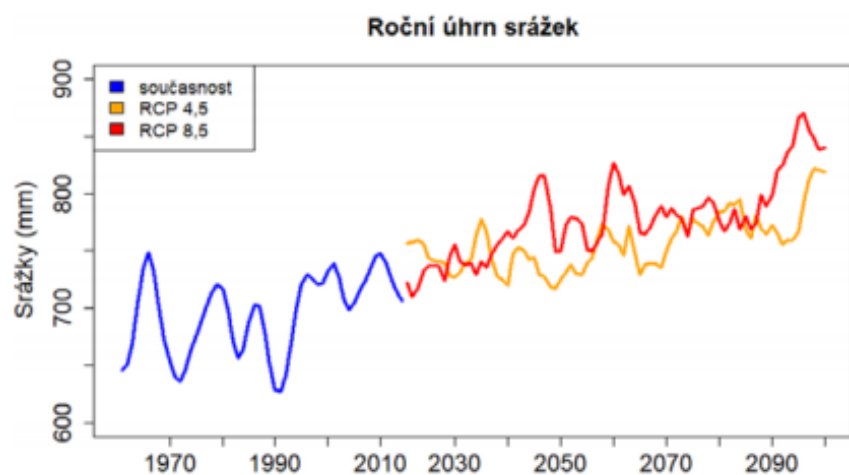
(1981–2010)	Scénář	2021–2040	2081–2100
tropické dny (7,6 dnů)	RCP4.5	10,4	15,5
	RCP8.5	10,5	27,4
mrazové dny (116,6)	RCP4.5	99,0	77,7
	RCP8.5	99,2	48,6

tropický den – maximální teplota přesáhne 30°C; mrazový den – minimální teplota klesne pod 0°C

Rychlost pozorované změny teploty v ČR vyjádřená v trendech za 10 let se zvýšila. Scénářová data jsou porovnávána s novějším normálem 1981–2010, který je vyšší než původní normál 1961–1990 používaný v původní studii z roku 2015. Tomu odpovídají nižší odhady změny teploty. Výrazné předpokládané změny v extrémních teplotách se promítají do odhadů počtu tropických a mrazových dní.

V nejbližší budoucnosti (2021–2040) nedojde (podle současných modelových výstupů) k výraznému nárůstu počtu tropických dnů. Hodnoty odpovídají situaci v posledních letech. Větší rozptýl v predikci modelů a jinými emisními scénáři je pozorován na konci století. Emisní scénář RCP4.5 předpovídá dvojnásobný počet tropických dnů oproti období 1981–2010. RCP8.5 je v tomto případě ještě více pesimistický. Předpovídá, že by mělo dojít k nárůstu počtu tropických dní na troj až čtyřnásobek současného průměru. To by v praxi znamenalo, že extrémní situace z let 2015 a 2018 by se opakovaly prakticky každoročně a nebyly by pouze výjimkou.

Vývoj úhrnů srážek bude pravděpodobně v průběhu jednotlivých let kolísat. V aktualizované studii je trend pro změny srážek stále nejednoznačný, aktuálně modely předpokládají mírný růst ročních úhrnů (7–13 % pro RCP4.5, o 6–16 % pro RCP8.5). Statisticky významně roste počet dní s vyššími úhrny srážek, které jsou způsobeny většinou bouřkovou činností v letních měsících.

**Obrázek 3: Vývoj průměrných ročních srážkových úhrnů (mm) pro ČR podle ensemblového 3 průměru 11 realizací RCM modelů (shlazen 10letým nízkofrekvenčním filtrem)**

Častější bude tedy výskyt extrémních jevů v podobě příválových dešťů nebo naopak bezesrážkových období.

³ Aby bylo možné lépe posoudit možné změny na základě všech dostupných experimentů, z individuálních korigovaných modelových výstupů byl vytvořen ensemblový průměr modelů. Před vytvořením celkového výstupu byly hodnoty jednotlivých experimentů shlazeny dvacetiletým nízkofrekvenčním Gaussovským filtrem, aby byl odstraněn problém s časovou neporovnatelností individuálních ročních hodnot jednotlivých experimentů (Aktualizace Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR z roku 2015, ČHMÚ 2019).

V období 1981–2010 byly naměřeny průměrné srážky 703 mm. Experimenty ukazují mírné zvýšení srážek o 7–13 % pro RCP4.5 nebo 6–16 % pro RCP8.5. Vyšší množství srážek je pozorováno do konce 21. století. Statistický významný trend (8,3 mm/10 let) byl zjištěn pro RCP4.5 pro období 2061–2100. Emisní scénáře RCP8.5 udávají statisticky významný trend 13 mm/10 let v období 2061–2100. Naopak v letních srážkách lze očekávat nejmenší změnu. Největší rozdíl se projevuje u zimních srážek, jejichž nárůst může být do konce 21. století 14–35 % (tab. 5). Naopak v letních srážkách lze očekávat nejmenší změnu.

Tabulka 12: Procento srážkových úhrnů pro ČR podle ensemblového průměru 11 realizací RCM modelů pro jednotlivé období a sezóny v porovnání s referenčním obdobím 1981–2010

Období				
Emisní scénář RCP4.5	2021-2040	2041-2060	2061-2080	2081-2100
jaro	105,9	111,5	115,1	119,3
léto	105,0	100,9	104,4	109,5
podzim	107,4	108,7	109,5	112,4
zima	109,3	110,5	115,9	114,0
Emisní scénář RCP8.5				
jaro	109,3	115,4	118,7	123,5
léto	103,4	105,8	104,3	102,4
podzim	106,2	112,3	113,8	115,9
zima	110,6	120,4	126,1	135,1

Vývoj klimatických změn úzce souvisí zejména s funkčností ekosystémů a biologickou rozmanitostí. Přírodní ekosystémy zastávají významnou roli při regulování klimatu na zemi, kdy pohlcují asi polovinu emisí uhlíku způsobených lidskou činností. Přírodní ekosystémy společně s biologickou rozmanitostí pomáhají přizpůsobovat se změnám klimatu a zmírnit jejich dopady. Ubývající biologická rozmanitost a poškození ekosystémů oslabují celkovou funkčnost ekosystémů, tedy také pohlcování emisí uhlíku. Změny klimatu jsou jednou z příčin ubývání biologické rozmanitosti a bez účinné ochrany se změny klimatu ještě více urychlí. Ochrana a obnova biologické rozmanitosti společně s ochranou přírodních ekosystémů nám napomáhá v celkovém boji proti změně klimatu a jejich dopadu.

Základní predikce pro zájmové území

Níže uvádíme přehled základních meteorologických charakteristik, jejich současný stav a predikce do budoucna, v zájmovém území. Pro zkoumání budoucího klimatu byly použity nejnovější klimatické modely vycházející z projektu CORDEX. Tento způsob modelování je momentálně nejvýznamnějším výzkumem v oblasti regionálního modelování.

Tabulka 13: Predikce vývoje základních meteorologických charakteristik

Charakteristika / Období	Predikce vývoje (převažující hodnota)			
	1981–2010	2030	2050	2085
Teplotní charakteristiky				
Průměrná roční teplota (°C)	8,0 – 9,0	9,0 - 10,0	10,0 - 11,0	11,0 - 12,0
Maximální teplota vzduchu nejteplejšího měsíce (°C)	31 - 32	34 - 35	35 - 36	37 - 38
Průměrná roční minimální teplota vzduchu (°C)	4,5 - 5,0	5,0 – 5,5	5,5 – 6,0	6,5 – 7,0

Charakteristika / Období	Predikce vývoje (převažující hodnota)			
	1981–2010	2030	2050	2085
Teplotní index nad 27°C ($T_{\min} \geq 26,7$ °C, počet dní)	26 - 33	46 - 52	52 - 58	58 - 65
Počet tropických dní ($T_{\max} \geq 30$ °C)	8 - 12	20 - 25	25 - 30	30 - 35
Počet mrazových dní ($T_{\min} \leq -0,1$ °C)	110 - 120	78 - 85	64 - 71	57 - 64
Počet ledových dní ($T_{\max} \leq -0,1$ °C)	30 - 35	22 - 26	10 - 14	7 - 10
Průměrná doba trvání horkých vln (počet dní)	6 - 13	30 - 35	35 - 40	40 - 48
Srážkové a sněhové charakteristiky				
Průměrný úhrn ročních srážek (mm)	590 - 630	590 - 630	590 - 630	590 - 630
Průměrný úhrn srážek v létě (mm)	220 - 240	220 - 240	220 - 240	200 - 220
Počet dní se srážkou nad 10 mm	12 - 14	12 - 14	18 - 20	18 - 20
Počet dní se sněhovou pokrývkou nad 3 cm	40 - 50	30 - 40	20 - 30	10 - 20
Počet dní se sněhovou pokrývkou nad 30 cm	10 - 20	5 - 10	2 - 5	0 - 2

Zdroj: www.klimatickazmena.cz

Z výše uvedené tabulky můžeme při srovnání sloupců pro současné období a predikci vývoje budoucího vyčíst postupný nárůst všech teplotních charakteristik a současně také pokles počtu hodnot vyjadřujících charakteristiky mrazových a ledových dní a dní se sněhovou pokrývkou. Na konci století poklesne počet mrazových dní na 57-64 a ledových dní na 7-10. Průměrná roční teploty by se měla zvednout o cca 2 - 3°C, podobně jako minimální a maximální teploty. Logicky se také zvyšuje riziko trvání délky horkých vln z 30-35 dní na 40–48 dní ke konci století. Srážkové charakteristiky by měly být zachovány, předpokládá se spíše výskyt větších výkyvů a srážkových extrémů v průběhu roku.

Rizika klimatických změn

Ve vztahu k záměru I/73 Bořitov – Svitávka, obchvat budou dle dokumentu Evropské komise z roku 2021 – „Sdělení komise, Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027“ provedeny ve fázi 1 analýza citlivosti, analýza expozice a následně analýza zranitelnosti, kdy budou pro jednotlivá klimatická rizika stanoveny úrovně zranitelnosti. Podle výsledků prověření pak bude hodnocení přizpůsobení se změně klimatu buď ukončeno, nebo bude provedena tzv. fáze 2 – Analýza rizik

Rizika klimatických změn podle zájmové oblasti

Se změnou klimatu musíme počítat s řadou dílčích změn. Předpokládáme zejména zvýšení průměrných teplot, pokles srážek v letním a zejména zimním období, zkracování délky zimního období a nárůst extrémních meteorologických jevů, jako jsou vlny veder a sucha, extrémní bouřky s přívalovými dešti a vichřicemi v létě a v zimě se sněhovými vánicemi, mlhou a ledovkou. Tyto změny přinášejí řadu negativních důsledků a rizik.

V poslední době můžeme, v návaznosti na výše popsané trendy a predikce, v zájmovém území pozorovat rostoucí četnost hydrometeorologických extrémů, jako jsou:

přívalové deště – při přívalových deštích spadne během krátké doby obrovské množství srážek během několika minut, kdy jsou dešťové kapky mnohem větší než běžné kapky, přívalové deště jsou často doprovázeny bleskovými povodněmi, výsledkem pak může být ohrožení majetku a infrastruktury, o extrémních srážkách (extrémní stupeň nebezpečí) hovoříme při očekávaném množství srážek ad 50 mm/6h nebo 60 mm/12h nebo 80 mm/24h nebo 120 mm/48h; při přívalových deštích může dojít k zaplavení komunikace srážkovou vodou (ztráta přilnavosti pneumatiky k vozovce) a ke snížení viditelnosti a riziku zvýšené nehodovosti; několikadenní intenzivní dešťové srážky se mohou vyvinout v záplavy, jenž mohou v dané oblasti způsobit kolaps silniční dopravy ve snaze vyhnout se zaplaveným úsekům komunikací díky naplnění kapacit objízdných tras, což může v extrémním případě vést i ke vzniku kongescí na těchto objízdných trasách, v průběhu výstavby představují přívalové deště největší riziko pro zemní práce, kdy může docházet k opětovnému vyplavování konstrukčních vrstev tělesa komunikace a následnému zaplavení stavby vodou

bouřky – u bouřek vystupuje masa vlhkého a teplého vzduchu vzhůru, vodní páry se ve vzduchu prudce ochlazují a vznikají drobné kapky vody, které tvoří oblak, na který působí vztlačové síly, po nahromadění vodní páry dochází ke kondenzaci a následnému spádu pod oblak, bouřky jsou doprovázeny akustickým projevem hromu a elektrostatickým výbojem blesku, s bouřkami se také mohou pojít přívalové srážky a povodňové stavy zmíněné výše (extrémně silné bouřky s přívalovými srážkami, jestliže jsou bouřky doprovázeny přívalovými srážkami nad 40 mm/15 min nebo nad 50 mm/30 min nebo nad 70 mm/1 h nebo nad 90 mm/3 h), bouřky mohou být také doprovázeny nárazovým větrem, případně krupobitím; silniční doprava může být negativně ovlivněna náhlými projevy bouřkových situací (překážky na komunikaci, výpadek elektrického proudu atd.)

nárazový vítr – horizontální složka proudění vzduchu v atmosféře, charakteristiky větru (rychlost a směr dle ČHMÚ) se měří zpravidla ve výšce 10 m nad povrchem, při nepřiměřeně rychlém větru jsou vydávány výstrahy o třech stupních nebezpečí: silný vítr při nárazech 18 m.s-1 (pro běžné polohy do 600 m n. m.), velmi silný vítr při nárazech 24 m.s-1 a extrémně silný vítr při nárazech 30 m.s-1; průměrná roční rychlost větru se na většině území ČR pohybuje mezi 2 až 4 m/s, ale maximální nárazy větru mohou výjimečně překročit až 45 m/s, v zimním období může vést extrémní vítr k tvorbě sněhových jazyků a závěj; během výstavby může nárazový vítr představovat riziko při pracích na mostních konstrukcích, kdy může být ohrožena bezpečnost práce; rozsáhlé škody působí zejména opakující se nárazy větru o mimořádně vysokých rychlostech, v silniční dopravě se extrémní vítr může projevit jednak s ohledem na bezpečnost dopravy, kdy může být jedním z hlavních důvodů vzniku dopravní nehody, např. v důsledku zatarasení cesty překážkou, nebo vybočením kamionu

vichřice – typ větru v Beaufortově stupnici, který má pořadové číslo 9. Ve výšce 10 metrů tento vítr má rychlost 20,8 až 24,4 m/s (tj. 75 až 88 km/h), dříve byl vichřici označován stupeň 11 (28,5 až 32,6 m/s), který se nyní označuje jako mohutná vichřice, hlavní rizika jsou opět – možnost vzniku dopravní nehody, vznik sněhových jazyků a závěj

období sucha a horka – sucho je v přírodě projevuje nedostatkem srážkové vody, podzemní vody anebo jejich kombinací, suchá období jsou často doprovázena teplotami až kolem 40°C, extrémně vysoké teploty mají vliv na komfort cestujících a řidičů a způsobují poškození dopravní infrastruktury (např. narušování povrchu silnic), ale i zvýšení nehodovosti (např. v důsledku horší koncentrace řidičů); vlivem extrémně vysokých teplot může docházet také k rozměknutí asfaltu, což ve vztahu ke snížené pozornosti řidičů v těchto vedrech vede k častější nehodovosti a poškození stavu vozovky a jejího okolí, taktéž extrémně vysoké teploty představují riziko v oblasti bezpečnosti práce při výstavbě, kdy může vlivem vysokých teplot docházet k dehydrataci pracovníků na stavbě; dalším nežádoucím projevem, a to recipročně směrem ke klimatickým změnám, jsou jednoznačně větší nároky na klimatizaci vozidel, tím samozřejmě zvyšující se spotřeba pohonných hmot, jenž implikuje i nárůst produkce emisí

sněhové vánice – krátkodobé intenzivní sněhové srážky doprovázené silným větrem a náhlým poklesem teplot, extrémní sněžení může být příčinou vzniku mimořádné události s ohledem na silnou intenzitu sněžení nebo s ohledem na vytvoření enormně vysoké sněhové pokrývky, zatímco intenzivní sněžení, které je často doprovázeno větrem, způsobuje akutní problémy v podobě snížené viditelnosti, nesjízdnosti komunikací, vzniku závěj (neprůjezdnost komunikací) apod., je vytvoření vysoké sněhové pokrývky spojeno s rizikem nebo porušením stavebních konstrukcí, intenzivní sněhové srážky, jsou často doprovázeny větrem a mají za následek jednak zhoršení podmínek pro provoz (snížení viditelnosti), jednak omezení nebo přerušení provozu

ledovka – vzniká při mrznoucím dešti nebo mrholení při dopadu na namrzlou vozovku, která má teplotu pod 0°C, v zimním období bude častější přechod teploty přes 0 °C a s tím spojená možnost častější tvorby ledovky; z hlediska bezpečnosti dopravy může tento extrémní projev počasí vést ke vzniku nebezpečných situací (ztráta přilnavosti pneumatiky k vozovce)

mlha – jedná se o oblak, který se dotýká zemského povrchu a výrazně omezuje viditelnost, skládá se z malých vodních kapiček nebo drobných ledových krystalků rozptýlených ve vzduchu, výskyt mlh souvisí se třemi základními faktory, kterými jsou tlak vodní páry, rosný bod a stav nasycení a přesycení a zároveň další podmínkou jejich vzniku je přítomnost kondenzačních jader; silná mlha je spojená s rizikem snížené viditelnosti a tudíž bezpečnosti provozu, i během realizace stavby; vlivem nízké teploty může docházet k tvoření náledí, zejména, problémy s namrzající mlhou a námrazou mohou způsobit případné nehody, či nebezpečné situace (př. polámané větve/stromy)

sesuvy půdy – jedná se o erozi půdy generované vodou a v důsledku gravitační síly; jsou často průvodní jevem při přívalových deštích a povodních, může dojít k významnému poškození povrchu komunikace a jejích konstrukčních prvků, popřípadě souvisejících staveb (mostů, propustků), či překážkám na komunikacích

Rizika klimatických změn podle projektu

Hydrometeorologické extrémy, které se v souvislosti s klimatickou změnou vyskytují stále častěji, představují možná rizika, jak v průběhu výstavby, tak při samotném provozu komunikace. Ovlivněn může být silniční provoz i dopravní infrastruktura jako taková. Jak již bylo uvedeno výše, v posledních dvou dekáдах vzrostl v České republice průměrný počet tropických dní a je pravděpodobné, že bude tento trend v budoucnu pokračovat. Narůstající vlny veder tak budou v budoucnu stále významněji ovlivňovat silniční dopravu (negativní působení zvýšených teplot na dopravní konstrukce a jejich poškození, diskomfort řidičů a další).

Ve vztahu k záměru I/73 Bořitov – Svitávka, obchvat jsou relevantní následující rizika:

Vydatné srážky, povodně a přívalové deště - S přívalovými dešti je třeba počítat na celém úseku plánované trasy, kde hrozí riziko ztráty přilnavosti pneumatik k vozovce. Záměr se jen okrajově nachází jak v záplavovém území Q100, tak v aktivní zóně záplavového území toku Svitava a Sebránek. Vzhledem ke skutečnosti, že je převážná část trasy vedena ve vysokém násypu, mostní objekty jsou dostatečně vysoké a projektovaný sklon vozovky zajišťuje odvod srážkových vod, jsou rizika spojená se zaplavením vozovky eliminována na minimum.

V zimním období může výjimečně dojít k zasypání komunikace sněhem, a zhoršení sjízdnosti komunikace. Trasa záměru je vedena převážně v násypu, nehrozí zde tedy vznik sněhových jazyků. Vzhledem k sněhovým úhrnům v oblasti se kritické situace v tomto ohledu neočekávají.

Extrémní vítr - trasa komunikace je vedena v zemědělské krajině mezi obcemi a v násypu, nehrozí zde velké riziko silných nárazů větrů, které by mohly způsobit dopravní nehodu náhlým vybočením automobilu, nebo převrácením kamionu. Trasa není vedena v lesním úseku, kde by hrozilo nebezpečí v podobě pádu stromů nebo jejich částí na vozovku

Extrémně vysoké teploty (vlny veder, sucho) a požáry vegetace - Vysoké teploty vedou k rychlému vysušování krajiny a jsou často příčinou deformace materiálů a omezování různých aktivit člověka, mají vliv na komfort cestujících a řidičů a také zvyšují riziko nehodovosti. Dlouhodobé sucho nemá na silniční dopravu podstatnější negativní vliv kromě např. zvýšení prašnosti na vozovce a s tím spojenými vyššími nároky na údržbu. Záměr je veden v zemědělské krajině a nehrozí zde riziko požárů.

Sesuvy půdy – v dotčeném území nejsou evidovány žádné svahové deformace.

Analýza Zranitelnosti – fáze 1

Níže je provedena analýza zranitelnosti (dle Evropská komise, 2021: Sdělení komise, Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027) pro jednotlivé klimatické proměnné a nebezpečí. Zranitelnost projektu je kombinací dvou aspektů: toho, jak citlivé jsou složky projektu na klimatická nebezpečí obecně (citlivost), a toho, jaká nebezpečí se vyskytnou v místě projektu nyní a v budoucnu (expozice)⁴.

⁴ Dle pokynů Komise je cílem **analýzy citlivosti** určit, která klimatická nebezpečí jsou podstatná pro daný typ projektu bez ohledu na jeho umístění. Naopak cílem **analýzy expozice** je určit, která nebezpečí jsou podstatná pro plánované umístění projektu bez ohledu na typ projektu.

Tabulka 14: Analýza citlivosti

Témata	Klimatické proměnné a nebezpečí				
	Povodně a přívalové povodně	Vydatné srážky	Extrémně vysoké teploty	Extrémní vítr	Požáry vegetace
Aktivita na místě (silniční infrastruktura)	nízká	nízká	nízká	nízká	nízká
Vstupy (pro provoz a údržbu infrastruktury)	nízká	nízká	nízká	nízká	nízká
Výstupy (není relevantní)	-	-	-	-	-
Dopravní spoje (silniční doprava)	nízká	nízká	nízká	nízká	nízká
Nejvyšší skóre	nízká	nízká	nízká	nízká	nízká

Tabulka 15: Analýza expozice

	Klimatické proměnné a nebezpečí				
	Povodně a přívalové povodně	Vydatné srážky	Extrémně vysoké teploty	Extrémní vítr	Požáry vegetace
Současné klima	vysoká	nízká	nízká	nízká	nízká
Budoucí klima	vysoká	nízká	nízká	nízká	nízká
Nejvyšší skóre, současné + budoucí klima	vysoká	nízká	nízká	nízká	nízká

Následující Analýza zranitelnosti – kombinuje analýzu citlivosti a analýzu expozice. Nejpodstatnějšími klimatickými proměnnými a nebezpečími jsou proměnné a nebezpečí s vysokou nebo střední úrovní zranitelnosti, které se poté použijí v kroku vyhodnocení rizik dopadů změny klimatu z výsledků analýzy zranitelnosti (I. fáze prověřování) vyplývá, že klimatická rizika (**Vydatné srážky, Extrémně vysoké teploty, Extrémní vítr a Požáry vegetace**) byla, na základě analýzy zranitelnosti, vyřazena z dalšího hodnocení (II. fáze prověřování). Jako nebezpečí se střední úrovní zranitelnosti byly vyhodnoceny pouze **Povodně a přívalové povodně**. Zranitelnost projektu vůči ostatním rizikům je a bude nízká. To znamená, že z klimatických rizik bude podrobeno vyhodnocení rizik dopadů změny klimatu (II. fáze prověřování) pouze riziko Povodní a přívalových povodní.

Tabulka 16: Analýza zranitelnosti

		Expozice (současné + budoucí klima)		
		vysoká	střední	nízká
Citlivost (nejvyšší z uvedených čtyř témat)	vysoká			
	střední			
	nízká	Povodně přívalové povodně	a	Vydatné srážky; Extrémní vítr; Extrémně vysoké teploty a požáry vegetace

Úroveň zranitelnosti je dle následující barevné stupnice: červená = vysoká, žlutá = střední, zelená = nízká

Podrobná analýza (analýza rizik) – fáze 2

V rámci výše provedené analýzy zranitelnosti, která kombinuje výsledky analýzy citlivosti a analýzy expozice dle: „Sdělení komise, Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027“, bylo jako střední úroveň zranitelnosti identifikováno pouze nebezpečí **Povodní a přívalových povodní**, ostatní klimatická nebezpečí mají nízkou úroveň zranitelnosti.

Bude tedy provedena podrobná analýza – fáze 2, ve které budou popsána a posouzena nebezpečí Povodní a přívalových povodní se střední úrovní zranitelnosti a kde budou případně navržena adaptační opatření a popis v souladu se strategickými dokumenty na vnitrostátní, regionální a místní úrovni v oblasti přizpůsobení se změně klimatu a pro řízení rizika katastrof.

Analýza pravděpodobnosti

Sledované území patří, v rámci České republiky, mezi oblasti s průměrnou frekvencí výskytu bouřek a silných dešťů. Největší průměrné měsíční maximální srážky byly zaznamenány v letních měsících. Ze srovnání průběhu srážek v minulosti je patrné, že dochází zejména k rozrůznění srážek během roku (objemy srážek v posledních letech se výrazně neliší od historických hodnot).

Vzhledem k dlouhodobému zachování průměrných úhrnů ročních srážek 590 – 630 mm v období 1981 – 2010 a dle predikce vývoje předpokládající stejný úhrn ročních srážek i pro období 2030, 2050 a 2085 a vzhledem k počtu dní 12 – 14 se srážkou nad 10 mm v období 1981 – 2010 a dle predikce vývoje zachování tohoto počtu dní pro období 2030, 2050 a 2085 ve sledovaném území, je pravděpodobnost výskytu Povodní a přívalových povodní vzácná.

Analýza dopadu

Vzhledem ke skutečnosti, že je převážná část trasy vedena v násypu a mostní objekty jsou dostatečně vysoké nad dimenzí Q100 jsou rizika spojena se záplavami malá.

Analýza rizik

V rámci provedené analýzy rizik, která kombinuje výsledky analýzy pravděpodobnosti a analýzy dopadu dle: „Sdělení komise, Technické pokyny k prověřování infrastruktury z hlediska klimatického dopadu v období 2021–2027“, byla úroveň rizika Povodní a přívalových povodní pro daný projekt vyhodnocena jako nízká. Není potřeba navrhovat další adaptační opatření.

Tabulka 17: Analýza rizik pro projekt

	Povodně a přítalové povodně	Dopad (velikost)				
		Nevýznamný	Malý	Nevelký	Velký	Katastrofický
Pravděpodobnost	Vzácný		Povodně a přítalové povodně			
	Nepravděpodobný					
	Nevelký					
	Pravděpodobný					
	Téměř jistý					

Úroveň rizika je dle následující barevné stupnice: červená = extrémní, oranžová = vysoká, žlutá = střední, zelená = nízká

Strategické dokumenty

Strategie EU pro přizpůsobení se změně klimatu

Dne 24. února 2021 přijala Evropská komise novou Strategii EU pro přizpůsobení se změně klimatu, ve které vytyčuje postup přípravy na nevyhnutelné dopady klimatických změn, a která je hlavním dokumentem v této oblasti. Nově navržená strategie staví na strategii pro přizpůsobení se změně klimatu z roku 2013, ale jejím jádrem už nejsou snahy o porozumění celému problému ani plánování, nýbrž posun k vypracování konkrétních řešení a jejich realizace.

Cílem Evropy je dosáhnout společenské odolnosti vůči změně klimatu. Bude se proto zasazovat o to, aby se zlepšily znalosti o dopadech změny klimatu a možnostech přizpůsobení, aby se zintenzivnilo plánování adaptace a posuzování klimatických rizik a aby se urychlila realizace adaptačních opatření. Bude také pomáhat zvyšovat odolnost vůči změně klimatu i ve zbytku světa. Dne 11. prosince 2019 Evropská komise zveřejnila sdělení Zelená dohoda pro Evropu (A European Green Deal). Tento dokument představuje klíčovou strategii EU pro přechod na klimaticky neutrální, udržitelnou a oběhovou ekonomiku do roku 2050.

Zelená dohoda pro Evropu má Unii transformovat na moderní, konkurenceschopnou ekonomiku, jež účinně využívá zdroje a kde:

- se do roku 2050 dosáhne nulových čistých emisí skleníkových plynů
- bude hospodářský růst oddělený od využívání zdrojů
- nebude opomenut žádný jednotlivec ani region

Přijetím tohoto nařízení se EU a její členské státy zavázaly snížit do roku 2030 čisté emise skleníkových plynů v EU alespoň o 55 % ve srovnání s úrovněmi v roce 1990. Tento cíl je právně závazný a vychází z posouzení dopadů provedeného Komisí.

Snížení emisí skleníkových plynů o 55 % do roku 2030 oproti roku 1990, představuje balíček legislativních návrhů „Fit for 55“, který byl Evropskou komisí představen v červenci 2021. Tento cíl je mezikrokem k dosažení uhlíkové neutrality do roku 2050, ke kterému se Evropská unie právně zavázala.

Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR

V říjnu 2015 byla vládou schválena Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (dále též „národní adaptační strategie“ nebo jen „strategie“). Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR byla v roce 2021 aktualizována pro období 2021-2030. Nová adaptační strategie se od předchozí strategie z roku 2015 liší zejména svým členěním, které nesleduje prioritní oblasti (sektory), nýbrž jednotlivé projevy změny klimatu. Toto pojetí lépe odráží skutečnost, že jednotlivé projevy změny klimatu prostupují napříč různými oblastmi. Vedle již zmíněné Aktualizace Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR a Hodnocení zranitelnosti ČR ve vztahu ke změně klimatu je jedním z klíčových podkladů pro tvorbu nové adaptační strategie rovněž vyhodnocení naplňování úkolů Národního akčního plánu adaptace na změnu klimatu.

Implementačním dokumentem adaptace na změnu klimatu je Národní akční plán adaptace na změnu klimatu (dále též „národní akční plán“ nebo jen „akční plán“). První aktualizace akčního plánu pro období 2021–2025 byla schválena usnesením vlády č. 785 ze dne 13. září 2021, předchozí verze byla schválena v lednu 2017 a byla určena pro období 2017–2020. Ve srovnání s předchozí verzí akčního plánu došlo ke snížení celkového počtu opatření a úkolů, a to navzdory skutečnosti, že na základě potřeb bylo navrženo nebo nově definováno přes 60 úkolů (úkolům přiřazuje gesci, termíny plnění, relevanci opatření k jednotlivým projevům změny klimatu a zdroje financování).

Počet konkrétních opatření a k nim přiřazených úkolů je dán širokým meziresortním přesahem dopadů změny klimatu a potřeby přizpůsobení se těmto změnám, a dále skuteností, že valná většina opatření (více než 80 %) je v určitém smyslu již obsažena v jiných strategických materiálech celostátního významu.

Na národní úrovni byla dne 22. března 2017 vládou schválena Politika ochrany klimatu v České republice, která se zaměřuje na snižování emisí skleníkových plynů v ČR. Tato strategie určuje cíle a opatření ČR v oblasti ochrany klimatu do roku 2030 a představuje dlouhodobou strategii nízkoemisního rozvoje s výhledem do roku 2050. V návaznosti na stanovení příspěvků ČR ke klimaticko-energetickým cílům EU v oblasti snižování emisí skleníkových plynů, zvyšování podílu obnovitelných zdrojů energie a zvyšování energetické účinnosti byl rovněž vládou schválen dne 13. ledna 2020 Vnitrostátní plán České republiky v oblasti energetiky a klimatu. Celkově klesly emise skleníkových plynů v České republice mezi lety 1990–2018 o více než 35 %.

Dalším strategickým dokumentem je Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050. Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň), bezpečnost a obranu státu a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů. Cíle týkající se změny klimatu uvedené v rámci Dopravní politiky jsou následující:

- Zajistit vyšší průchodnost, bezpečnost a operativnost dopravní sítě (nutná realizace i bez ohledu na očekávané změny klimatu)
- Zohlednit rizika dopadu extrémních klimatických jevů při ochraně stávající a nové dopravní infrastruktury včetně zajištění bezpečnosti a základní mobility v průběhu extrémních klimatických jevů.

Národní adaptační strategie

Cílem adaptační strategie je zmírnit dopady změny klimatu pomocí adaptačních opatření, která vedou k opatření k přizpůsobení přírodního nebo antropogenního systému skutečné nebo předpokládané změně klimatu vč. jejich dopadů, zachovat dobré životní podmínky a uchovat či vylepšit hospodářský potenciál pro příští generace.

Níže uvádíme navazující relevantní adaptační opatření pro oblast silniční dopravy.

Objízdné trasy – v první řadě je potřeba zajistit existenci a kapacity objízdnych tras, při dopravních nehodách a při neexistenci objízdny trasy zůstává hrozba úplného přerušení provozu. Součástí objízdnych tras může být také zvýšení spolehlivosti dopravního sektoru odstraňováním „bottlenecks“ s cílem optimálního zajištění dopravní obslužnosti (segregované trasy městské a příměstské dopravy, vysokorychlostní železnice, příměstská železnice, zkvalitnění a rozvoj nemotorové dopravy, inteligentní dopravní prvky, zvyšování bezpečnosti). Železnice, silnice 1. tříd a dálnice konstruovat s ohledem na 100letou vodu.

Telematika – dále je potřeba vylepšit organizaci dopravy zejména využitím telematických a inteligentních dopravních systémů nejen pro řízení dopravy při mimořádných a krizových událostech (informace o stavu sjízdnosti, řízení plynulosti, překážky na silnici atd.).

Havarijní plány – které budou obsahovat také kapitulu o změně klimatu – schopnost správců infrastruktury rychle reagovat na vzniklé mimořádné události.

Prevence možných škod – řízení rizik při tvorbě koncepcí dopravní infrastruktury, prevenci možných škod a včasnou likvidaci následků způsobených extrémními projevy počasí. Implementace inženýrských opatření, která chrání a zabezpečují dopravní infrastrukturu (vyvýšení apod.).

Využití informací ČHMÚ – je potřeba také zefektivnit využívání informací a předpovědi počasí od ČHMÚ (příprava předem na přicházející vlivy počasí a rychlejší odstranění škod). Důležitý je také monitoring klimatické situace

a provedení opatření, až když situace dosáhne kritického bodu. Tato možnost může být zvláště užitečná, když klimatické prognózy vykazují vysokou úroveň nejistoty.

Technologie údržby – v návaznosti na zefektivnění využití informací o předpovědi počasí zvolit s předstihem vhodnou technologii pro údržbu komunikace v mimořádných situacích (ledovka, sněhová vánice).

Retenční schopnost krajiny – dalším nepostradatelným adaptačním opatřením vůči klimatickým změnám je zvýšení retenční schopnosti krajiny. Retenční schopnost krajiny se efektivně zvýší kombinací retenčního a vsakovacího systému, kdy jsou za retenční nádrže umístěny např. vsakovací příkopy nebo bloky. Retenční schopnost krajiny v okolí komunikace lze také navýšit vhodnou výsadbou pásu dřevin a křovin, které mají přirozenou schopnost akumulace vod. Správně fungující zelený prostor může regulovat odtok srážkové vody a snižuje tak riziko povodně. Rostliny také stabilizují půdu a snižují riziko půdních sesuvů a eroze.

Výsadba doprovodné vegetace – vlny veder v letních měsících jednak zatěžují některé dopravní konstrukce a mohou také navýšovat nehodovost v důsledku snížené koncentrace řidičů a způsobit tak poničení silniční infrastruktury. Extrémní namáhání dopravních konstrukcí a vozidel slunečním zářením lze eliminovat dostatečnou výsadbou doprovodné vegetace, která ochlazuje okolní prostředí včetně samotné komunikace. Je tedy potřeba věnovat pozornost systematické výsadbě dřevin a křovin ve vhodné vzdálenosti podél silnice. Součástí musí být stanovení postupu výběru vhodné druhové skladby dřevin a křovin, které jsou pro lokalitu vhodné jak biologicky, tak z technického hlediska. Je potřeba také stanovit vhodný management údržby této vegetace.

Adekvátní technologie a kvalita materiálů – identifikovat a monitorovat nevyhovující technologie v oblasti dopravní infrastruktury, podpořit výzkum a vývoj nových materiálů, které sníží riziko negativních technických, ekonomických a zdravotních vlivů. Při projektování stavby a dopravních konstrukcí je nutné zohlednit důsledky změny klimatu, extrémní výkyvy teplot, odvod přívalových vod, vyhodnotit námrazovou hloubku, účinky vysokého rozpálení povrchů, požární bezpečnost. Dále je při projektování nutno zohlednit také technologii a kvalitu materiálů se zaměřením na zvýšení životnosti prováděné dopravní stavby s požadavkem na mnoholeté záruky na kvalitu zhotoveného díla a časově i finančně zefektivnit opravy poškozené komunikace.

Ekonomické aspekty – kromě technologických aspektů musíme počítat také s aspekty ekonomickými, kdy vedle potencionálního nárůstu škod na infrastruktuře způsobené jak živelnými pohromami, tak i vysokými letními teplotami či zimními teplotami kolem nuly (opakované tání a mrznutí), lze očekávat snížení nákladů na zimní údržbu infrastruktury a cestovních prostředků. Kromě těchto položek je ovšem potřeba počítat i s náklady na zpožděné spoje, náhradní dopravu a objížďky, které dohromady tvoří významnou položku.

Snižování množství skleníkových plynů v dopravě – lze dosáhnout rozšiřováním konceptů ekologického provozu osobních a lehkých nákladních vozidel a podpora rozvoje alternativních pohonu motorových vozidel (biopaliva, zemní plyn), informační kampaní na podporu ekologických způsobů řízení motorových vozidel, revizi koncepčních materiálů rezortu dopravy, podporou kombinované dopravy a městské hromadné dopravy a úpravou dopravní cenové politiky, zvýšením průjezdnosti silničních komunikací a podporou cyklodopravy výstavbou cyklostezek a doprovodné infrastruktury.

Národní akční plán adaptace na změny klimatu

	Specifický cíl	Relevantní projevy změny klimatu
SC1	Je zajištěna ekologická stabilita a poskytování ekosystémových služeb v zemědělské krajině s důrazem na omezení degradace i záboru půdy a posílení přirozeného vodního režimu	• Dlouhodobé sucho; • Povodně a přívalové povodně; • Vydátné srážky; • Zvyšování teplot; • Extrémně vysoké teploty; • Extrémní vítr; • Požáry vegetace
SC2	Je zajištěna ekologická stabilita a poskytování ekosystémových služeb lesů s důrazem na zabránění degradace půdy a posílení přirozeného vodního režimu	• Dlouhodobé sucho; • Povodně a přívalové povodně; • Vydátné srážky; • Zvyšování teplot; • Extrémně vysoké teploty; • Extrémní vítr; • Požáry vegetace
SC3	Je zajištěna ekologická stabilita a poskytování ekosystémových služeb vodních a na vodu vázaných ekosystémů s důrazem na posílení přirozeného vodního režimu krajiny a s ohledem na zajištění potřeb lidské společnosti a udržitelné užívání vody	• Dlouhodobé sucho; • Povodně a přívalové povodně; • Zvyšování teplot; • Extrémně vysoké teploty;
SC4	Je výrazně posílena resilience lidských sídel včetně jejich veřejné a zelené infrastruktury s důrazem na ochranu lidského zdraví	• Dlouhodobé sucho; • Povodně a přívalové povodně; • Vydátné srážky; • Zvyšování teplot; • Extrémně vysoké teploty; • Extrémní vítr;
SC5	Je dosaženo vysoké efektivity systému včasného varování a odpovědné reakce obyvatel	• Dlouhodobé sucho; • Povodně a přívalové povodně; • Vydátné srážky; • Extrémně vysoké teploty; • Extrémní vítr; • Požáry vegetace

Obrázek 4: Seznam specifických cílů (SC) obsažených v akčním plánu

Hlavní cíle a doporučení pro oblast silniční dopravy jsou obsaženy v SC4 a SC5 a jmenovány níže:

V rámci specifického cíle SC4:

- Minimalizace solení komunikací a použití herbicidů a pesticidů v sídlech (solení minimalizovat zejména v sídlech, s cílem umožnění aplikace opatření hospodaření se srážkovými vodami a snížení environmentálních rizik)
- Zohlednění rizika povodní při navrhování a projektování staveb a dalších projektů v ohrožených územích
- Přizpůsobení stavebních standardů, norem a certifikací týkajících se stavebních konstrukcí pro nové stavby i rekonstrukce s ohledem na dopady změny klimatu (zohlednit při projektování dopravních staveb a konstrukcí projevy změny klimatu)
- Přijetí doporučení či nařízení o systematické výsadbě a výběru dřevin ve vhodné vzdálenosti podél silnic a železnic
- Zohledňování projevů změny klimatu v rámci aktualizací dopravních sektorových strategií
- Využití telematických systémů
- Klimatizace a vytápění vozidel veřejné dopravy se zřetelem na vysokou účinnost a hospodárnost
- Stabilizace lokalit svahových nestabilit v havarijním stavu prostřednictvím stabilizačních prvků
- Zpracování metod směřujících ke snížení zranitelnosti společnosti a zvýšení odolnosti vůči meteorologickým extrémům

V rámci specifického cíle SC5:

- Zajištění základních organizačních a technických opatření (predikce, varování, evakuace, záchranné práce, koordinace aj.)
- Zajištění informovanosti zvyšující připravenost obyvatelstva ke zvládání krizových situací
- Rozvoj systémů včasného varování obyvatelstva před přívalovými povodněmi
- Vytvoření varovného systému pro období extrémně vysokých teplot
- Posílení a rozvoj integrovaného záchranného systému (IZS)
- Zdokonalení předpovědní, výstražné a hlásné služby a monitorovacích systémů a jejich harmonizace s EU/globálními systémy
- Analýza a návrh odpovídající úpravy legislativy v oblasti prevence vzniku požárů vegetace
- Monitoring a analýza stavu a režimu atmosféry, hydrosféry a litosféry (zejména rizikových svahů) a tvorba podkladů pro preventivní opatření

Politika ochrany klimatu v ČR

Doprava je po sektoru energetiky druhým nejvýznamnějším zdrojem emisí skleníkových plynů. V ČR podíl dopravy na celkových emisích skleníkových plynů neustále roste společně s růstem objemů individuální automobilové dopravy a silniční nákladní dopravy.

POK ČR zahrnuje opatření, která jsou přímá či nepřímá ke snížení emisí skleníkových plynů (efektivnější využití zdrojů energie). Mitigační opatření v dopravním sektoru jsou z hlediska snižování emisí skleníkových plynů nutná. Tato opatření jsou založena na využívání elektrického pohonu a pohonu na zemní plyn. Tento způsob dopravy je energeticky efektivnější, ekonomičtější a environmentálně šetrnější. Dalším příkladem mitigačních opatření mohou být: uhlíková daň, využívání obnovitelných zdrojů energie, elektrifikace dopravy nebo zalesňování.

Z hlediska silniční/automobilové dopravy POK ČR doporučuje zejména tato opatření:

- postupná náhrada za alternativní energie v silniční dopravě, další elektrizaci železnic a městské hromadné dopravy
- požadavek na minimální podíl biopaliv z celkového množství dodaných paliv za kalendářní rok
- využití veřejné hromadné dopravy, nemotorové dopravy a železniční dopravy na úkor dopravy silniční
- vyšší bezpečnost a plynulost provozu
- nízkemisní zóny
- využití vozidel s alternativními pohony, rozvoj šetrných způsobů dopravy

Vazba k cílům Politiky ochrany klimatu v České republice - Dle Vyhodnocení politiky ochrany klimatu v ČR (Česká informační agentura životního prostředí, 2021) pokles emisí vůči referenčnímu roku 1990 v roce 2019 dosáhl 38,0 %, cíl dosavadní POK na rok 2030 by znamenal pokles emisí o 47,3 % a tento pokles by byl dosažen dle aktuálních scénářů pouze v případě scénáře s dodatečnými opatřeními. Zásadním úkolem aktualizace POK proto bude soubor cílů ČR přehodnotit a cíle formulovat v souladu s nastavením NDC EU5 včetně sektoru LULUCF6, který však bude představovat další problematickou oblast při jejich naplňování. V případě redukčních cílů, stanovených v horizontu r. 2030, je hodnocení neutrální až mírně pozitivní, neboť kontrolní období nebylo ukončeno. V případě opatření v sektoru dopravy je pozitivně hodnocen vliv projektu na průjezdnost a silničních komunikací a plynulost jejich provozu v těch částech (odkud bude převedena část dopravy mimo město). Důsledkem bude i snížení emisí skleníkových plynů. Dojde také ke zvýšení bezpečnosti dopravy, a současně ke zlepšení podmínek pro šetrné formy dopravy.

Vazba k cílům Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR (Adaptační strategie) - Ve vztahu k adaptačním opatřením má projekt vztah převážně neutrální až pozitivní. To je dáno skutečností, že se jedná o moderní silniční stavbu, projektovanou v souladu s moderními trendy, mezi které patří využití telematických

⁵ Národně stanovený příspěvek celé EU (Nationally Determined Contribution, NDC) schválen 17. 12. 2020, který nahrazuje dosud platný NDC EU z 6. 3. 2015

⁶ Land Use, Land Use and Forestry, v překladu Využívání půdy, změny ve využívání půdy a lesnictví

systémů, zajištění odvodu přívalových vod, apod. Z principu pak projekt přispívá k plynulosti dopravy a odstranění tzv. „bottlenecks“ na stávající komunikační síti.

Vyhodnocení významného vlivu změn na klima

V dotčeném území **nenastaly změny** týkající se klimatických charakteristik. Nově byly doplněny údaje popisující klimatické změny. Tyto změny musí být reflektovány v celospolečenském měřítku a nevyvolávají potřebu nějakého konkrétního opatření v podobě podmínky stanoviska EIA k záměru.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivů na klima se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro variantu 2 – č. 14
- pro fázi přípravy – č. 71
- pro fázi provozu – č. 109

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění klimatických charakteristik nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.6 Voda

Tato kapitola je na základě podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA, v souladu s doporučeními uvedenými ve sdělení Ministerstva životního prostředí ze dne 13.9.2018 (č.j.: MZP/2018/710/2837), rozšířena o vymezení dotčeného území a identifikaci dotčených vodních útvarů z pohledu Rámcové směrnice o vodách (Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky a která byla transponována do českého právního řádu zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a navazující vyhlášky č. 393/2010 Sb., o oblastech povodí).

Informace o dotčených vodních tocích jsou aktualizovány dle Centrální evidence vodních toků (eAGRI), správcovství některých vodních toků bylo pozměněno, a to ze Zemědělské vodohospodářské správy, která byla v roce 2012 zrušena na Povodí Moravy s.p. a Lesy ČR, s.p. Dále jsou k příslušným vodním tokům doplněny údaje o vymezení lososových a kaprových vod dle nařízení vlády č. 71/2003 Sb., o stanovení povrchových vod vhodných pro život a reprodukci původních druhů ryb a dalších vodních živočichů a o zjišťování a hodnocení stavu jakosti těchto vod.

Nově jsou doplněny informace o záplavovém území.

Údaje uvedené k vodním zdrojům byly aktualizovány dle informací získaných od příslušných úřadů.

POVRCHOVÉ VODY

Jižní část zájmového území patří k povodí 4-15-01 *Svratka po Svitavu*, severní část území pak k povodí 4-15-02 *Svitava*. Rozvodnice mezi těmito hlavními povodími obchází Žernovnick nejedříve ze západu a poté z jihu a pokračuje směrem k obci Malá Lhota, tu míjí v severní části katastru a opouští tak zároveň Žernovnickou hrást. Rozvodnice přechází do Hořické vrchoviny a pokračuje směrem k obci Závist, kterou míjí ze severu.

Jižní část zájmového území je odvodňována dvěma významnějšími toky. Největší plochu zaujímají dílčí povodí vodního toku *Lubě (4-15-01-120/0, 4-15-01-122/0, 4-15-01-124/0)*, které zároveň odvádí vodu z dílčích povodí *Malolhotského potoka (4-15-01-121/0)* protékajícího obcí Malá Lhota, toku *Lažánka (4-15-01-123/0)* protékající přes obce Milonice, Lažany a Skalička a *Čebínského potoka (4-15-01-125/0)* odvodňující území v okolí navrhované MÚK Kuřim směrem k Čebínu a Hradčanům. *Lubě* přitékající do zájmového území od obce Lubě je dále hranicí mezi katastrálními územími Malá Lhota, Hluboké Dvory, Újezd u Černé Hory, Skalička u Tišnova, Malhostovice a Všechnovice u Tišnova, severně od obce Drásov zájmové území opouští a pokračuje západním směrem až k řece Svratce, do které se vlévá. Druhým významným tokem je *Kuřimka (4-15-01-142/0)*, která odvodňuje oblast Kuřimské kotliny a jižní část Milonické sníženiny, jedná se o katastrální území Svinošic, Kuřimi, Moravských Knínic a jižní část k.ú. Lipůvka.

Severní část zájmového území je odvodňována dvěma významnějšími toky Býkovkou a Úmořím, jež se svými přítoky kříží záměr převážně kolmo, a to v západovýchodním směru. Vodní tok *Býkovka (4-15-02-062/0)* protéká údolím mezi Sýkořskou hornatinou a Žernovnickou hrástí a pokračuje Lysickou sníženinou severně od Černé Hory směrem k Rájci-Jestřebí. V nejnižší části obce Bořitov se do Býkovky vlévá *Lysický potok (4-15-02-065/0)*, který odvádí vodu z okolí obce Lysice a Bořitov. Vodní tok *Úmoří (4-15-02-044/0)* přitéká ze Sýkořské hornatiny směrem od Drnovic a pokračuje do Skalice nad Svitavou, kde se vlévá do Svitavy. Zahrnuje pod sebou také dílčí povodí *Výpustku (4-15-02-045/0)*, vodního toku odvodňující katastrální území Voděradu u Kunštátu a jižní část k.ú. Sebranice u Boskovic.

Abecední přehled vodních toků v posuzovaném území:

bezejmenný vodní tok (IDVT: 10208543)

- drobný vodní tok, který ústí zprava do Kuřimky, severovýchodně od Kuřimi
- správcem vodního toku je Povodí Moravy
- délka toku je 0,52 km

bezejmenný vodní tok PP Lubě v km 13,4 (IDVT: 10187772)

- drobný vodní tok, který ústí zprava do Lubě, severozápadně od obce Újezd u Černé Hory
- správce vodního toku není znám jsou Lesy ČR, s.p.
- délka toku je 1,98 km

bezejmenný vodní tok LP Litkova (IDVT: 10189918)

- drobný vodní tok, který ústí zleva do Litkova, východně od Žernovníku
- správcem vodního toku jsou Lesy ČR, s.p.
- délka toku je 0,62 km

bezejmenný vodní tok (IDVT: 10191698)

- drobný vodní tok, který ústí zleva do Býkovky, severozápadně od Černé Hory
- správcem vodního toku jsou Lesy ČR, s.p.
- délka toku je 0,45 km

bezejmenný vodní tok (IDVT: 10198410)

- drobný vodní tok, který ústí zprava do Žerůtského potoka, východně od obce Býkovice
- správcem vodního toku je ZVHS-RK Brno Povodí Moravy s.p.
- délka toku je 1,40 km

bezejmenný vodní tok LP Lubě v km 13,15 (IDVT: 10196154)

- drobný vodní tok, který ústí zleva do Lubě, severozápadně od Újezdu u Černé Hory
- správce vodního toku není znám jsou Lesy ČR, s.p.
- délka toku je 0,79 km

bezejmenný vodní tok LP Malolhotského potoka v km 0,1 (IDVT: 10195936)

- drobný vodní tok, který ústí zleva do Malolhotského potoka, severně od Újezdu u Černé Hory
- správcem vodního toku jsou Lesy ČR, s.p.
- délka toku je 1,26 km

bezejmenný vodní tok LP Malolhotského potoka v km 0,5 (IDVT: 10206259)

- drobný vodní tok, který ústí zleva do Malolhotského potoka, jižně od Malé Lhoty
- správcem vodního toku jsou Lesy ČR, s.p.
- délka toku je 0,74 km

bezejmenný vodní tok (IDVT: 10199042)

- drobný vodní tok, který ústí zprava do Lažánky, severně od Lažan
- správce vodního toku není znám jsou Lesy ČR, s.p.
- délka toku je 1,63 km

Bělečský potok (IDVT: 10187513)

- drobný vodní tok, který ústí zleva do Kuřimky, severně od Kuřimi
- správcem vodního toku je ZVHS-RK Brno jsou Lesy ČR, s.p.
- délka toku je 1,93 km

Býkovka (IDVT: 10191493)

- drobný vodní tok, pramení u Kozárova a ústí zprava do Svitavy u Rájce-Jestřebí
- plocha povodí je 68,8 km², délka 15,2 km a průtok u ústí 0,27 m³.s⁻¹
- správcem vodního toku je ZVHS-RK Brno jsou Lesy ČR, s.p.
- délka toku je 16,09 km

— lososová voda (dle nařízení vlády č. 71/2003 Sb.)

Čebínský potok (IDVT: 10191724)

- drobný vodní tok, který ústí zleva do Sentického potoka, východně od Čebína
- správcem vodního toku je Povodí Moravy s.p.
- délka toku je 5,73 km

Kuřimka (IDVT: 10100442)

- významný vodní tok, pramení u Šebrova a ústí zleva do Svratky u Veverské Bítýšky
- plocha povodí je 49 km², délka toku 15,6 17,11 km a průtok u ústí 0,08 m³.s⁻¹
- správcem vodního toku je Povodí Moravy s.p. (v km 0,00-13,90) a Lesy ČR, s.p. (v km 13,90-17,11)
- kaprová voda (dle nařízení vlády č. 71/2003 Sb.)

Lažánka (IDVT: 10185991)

- drobný vodní tok, který ústí zleva do Lubě, jihovýchodně od Skaličky
- správcem vodního toku je ZVHS-RK Brno jsou Lesy ČR, s.p.
- délka toku je 7,22 km
- lososová voda (dle nařízení vlády č. 71/2003 Sb.)

Lipůvka (IDVT: 10207095)

- drobný vodní tok, který ústí zprava do Kuřimky, severovýchodně od Kuřimi
- správcem vodního toku je ZVHS-RK Brno Povodí Moravy s.p.
- délka toku je 2,09 km

Lubě (IDVT: 10191502)

- drobný vodní tok, pramení severovýchodně od Rašova a ústí zleva do Svratky u Březiny
- plocha povodí je 82,1 km², délka toku 23,5 24,1 km a průtok u ústí 0,17 m³.s⁻¹
- správcem vodního toku je ZVHS-RK Brno jsou Lesy ČR, s.p.
- lososová voda (dle nařízení vlády č. 71/2003 Sb.)

Luční potok (IDVT: 10197558)

- drobný vodní tok, který ústí zprava do Kuřimky, severně od Kuřimi
- správcem vodního toku je ZVHS-RK Brno Povodí Moravy s.p.
- délka toku je 2,09 km

Lysický potok (10195231)

- drobný vodní tok, který ústí zleva do Býkovky
- správcem vodního toku je ZVHS-RK Brno jsou Lesy ČR, s.p.
- délka toku je 11,75 km
- lososová voda (dle nařízení vlády č. 71/2003 Sb.)

Malohotský potok (IDVT: 10193132)

- drobný vodní tok, který ústí zleva do Lubě, severně od Újezda u Černé Hory
- správcem vodního toku jsou Lesy ČR, s.p.
- délka toku je 4,09 km
- lososová voda (dle nařízení vlády č. 71/2003 Sb.)

Skalička (10203855)

- drobný vodní tok, který ústí zprava do Lubě

- správce vodního toku jsou Lesy ČR, s.p.
- délka toku je 3,91 km
- lososová voda (dle nařízení vlády č. 71/2003 Sb.)

Šekralský potok (IDVT: 10203188)

- drobný vodní tok, který ústí zleva do Lubě, severovýchodně od Malhostovic
- správce vodního toku je ZVHS RK Brno Povodí Moravy s.p.
- délka toku je 2,63 km

Úmoří (IDVT: 10200066)

- drobný vodní tok, pramení jižně od Rozseče a ústí zprava do Svitavy u Skalice nad Svitavou
- plocha povodí je 61,9 km², délka toku 15,2 16,02 km a průtok u ústí 0,25 m³.s⁻¹
- správce vodního toku je ZVHS RK Brno jsou Lesy ČR, s.p.
- lososová voda (dle nařízení vlády č. 71/2003 Sb.)

Uninský potok bezejmenný vodní tok (IDVT: 10192474)

- drobný vodní tok, který ústí zprava do Lubě
- správce vodního toku je ZVHS RK Brno Povodí Moravy s.p.
- délka toku je 2,74 km

Výpustek (IDVT: 10196214)

- drobný vodní tok, který ústí zleva do Úmoří
- správce vodního toku je ZVHS RK Brno Povodí Moravy s.p.
- délka toku je 3,60 km

Žalvíř (IDVT: 10195500)

- drobný vodní tok, který ústí zleva do Lubě, severně od Malhostovic
- správce vodního toku je ZVHS RK Brno Povodí Moravy s.p.
- délka toku je 2,27 km

Žerůtský potok (IDVT: 10191742)

- drobný vodní tok, který ústí zprava do Lysického potoka
- správce vodního toku je ZVHS RK Brno Povodí Moravy s.p.
- délka toku je 4,24 km

Žlíbek (IDVT: 10203744)

- drobný vodní tok, který ústí zleva do Lubě, severovýchodně od Malhostovic
- správce vodního toku není znám je Povodí Moravy s.p.
- délka toku je 2,04 km

Vodní plochy v posuzovaném území:

V slatinách

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

Rybník

- k.ú. Sebranice
- hospodářsky intenzivně využívaný rybník na soutoku Výpustku a bezejmenného vodního toku

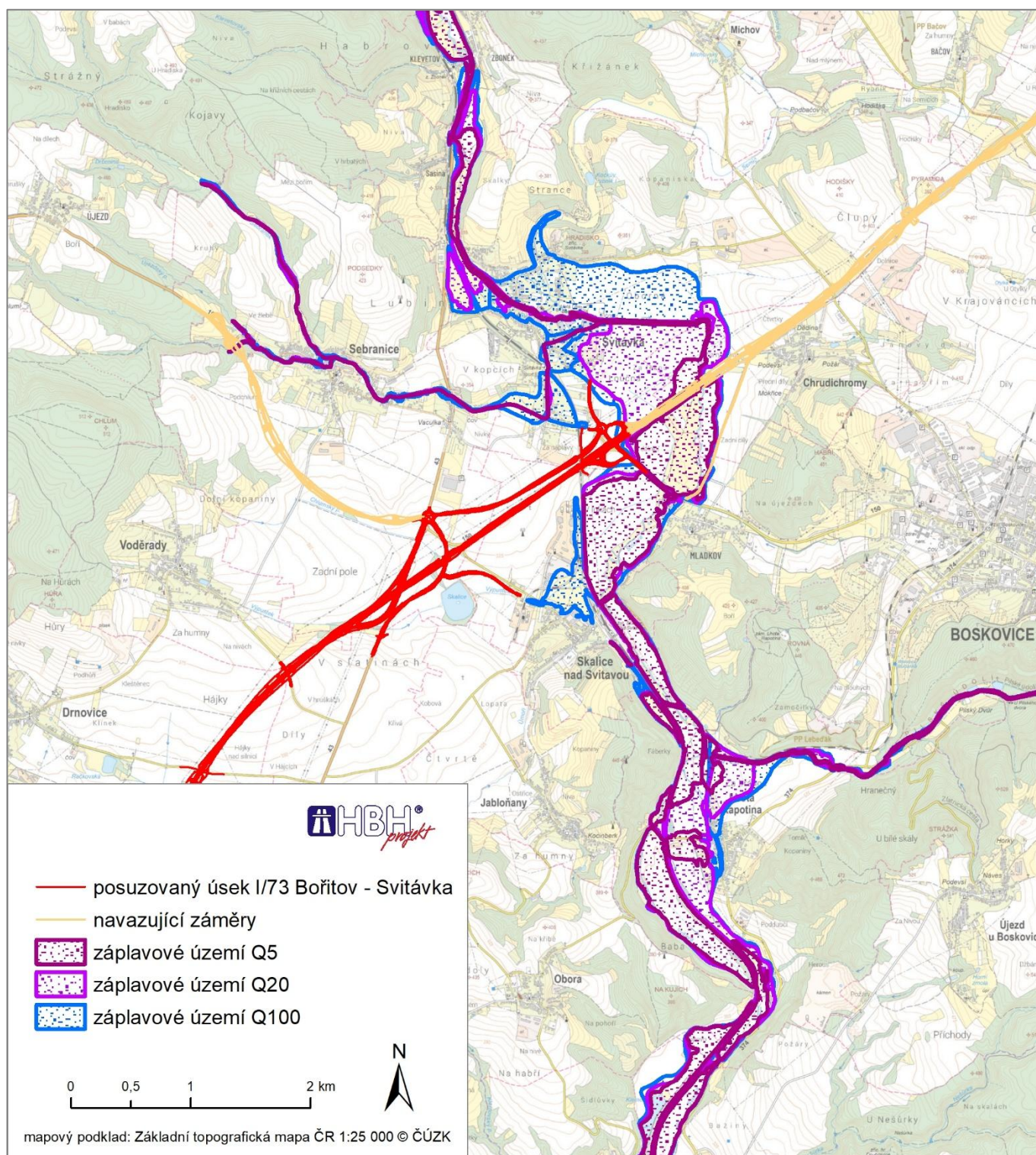
vodní plocha u Všechovic

—k.ú.Všechovice u Tišnova

—zazemňující vodní plocha vázaná na výkop Staré dálnice

ZÁPLAVOVÉ ÚZEMÍ

Jak je zřejmé z obrázků níže, v severní části dotčeného území je Krajským úřadem Jihomoravského kraje vymezeno záplavové území řeky Svitavy (ze dne 11.11. 2014, č.j. JMK 36121/2014) a Městským úřadem Boskovice záplavové území vodního toku Sebránek (ze dne 19.6.2023, č.j. DMBO 24030/2023), v jižní části dotčeného území pak záplavové území Kuřimky (ze dne 2. 1. 2013, č.j. JMK 84121/2012).



Obrázek 5: Záplavové území (Q₅, Q₂₀ a Q₁₀₀) řeky Svitavy a toku Sebránky

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 brázdy. Mezi Všechovicemi a Černou Horou je to nepravidelné střídání většího počtu izolátorů a vrstevných průlinovo-puklinových kolektorů v sedimentech permokarbonské Boskovické brázdy. Severní část území je to nepravidelné střídání většího počtu izolátorů a průlinových vrstevných kolektorů v jílech a písčích bádenu.

Dle hydrogeologické rajonizace prochází posuzovaný koridor těmito rajóny:

- 5220 Boskovická brázda
- 6570 Krystalinikum brněnské jednotky

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

VODNÍ ZDROJE

V posuzovaném území se nachází několik vodních zdrojů a jejich ochranných pásem, viz Příloha 8 (součást dokumentace EIA na přiloženém CD).

Jižní část území zaujímá ochranné pásmo přehrady Brno (pásmo IIb – vnější), které sahá až k obci Lipůvka. Pásmo III tohoto vodního zdroje prochází mezi k.ú. Malá Lhota a Žernovník u Černé Hory. Ochranné pásmo vodního zdroje Brno – Svatka – Pisárky (PHO 1. stupně, PHO 2. stupně vnitřní, PHO 2. stupně vnější, PHO 3. stupně) bylo zrušeno Magistrátem města Brna dne 4. 3. 2013 (č.j. MMB/029172/2013).

V blízkosti obce Všechovice v lokalitě Pod humny se nachází bodový vodní zdroj **Všechovice-Skalička**. Dva vrty zásobují vodou obyvatele Všechovic a Skaličky.

Mezi Lipůvkou, Újezdem u Černé Hory a Závistí se nachází jímací území **Lažany** (ochranné pásmo IIb – vnější) se zdroji HV1, HV2, HV3 a HV101-104 a jejich ochrannými pásmy (pásmo I a pásmo II.a – vnitřní, aktualizace k 24. 7. 2019). Dále navazuje ochranné pásmo vodního zdroje **Spešov** vrty (pásmo II.b – vnější, aktualizace k 26. 10. 2017), které sahá ke Skalici nad Svitavou. Dříve vymezené ochranné pásmo bylo zrušeno a v menším rozsahu opatřením (č.j. MBK 4877/2018) ze dne 2.2.2018 bylo vyhlášeno nové. Tyto dvě jímací území jsou významnou součástí vodovodního systému města Blansko a přilehlých obcí (22-300 obyvatel, vydatnost 48 l/s).

Severozápadně od obce Závist se nachází vodní zdroj **Závist** (pásmo I a II.a – vnitřní). V současné době však není tento vodní zdroj využíván a projednává se zrušení jeho ochranných pásem (ke dni 26. 10. 2017 platná ochranná pásma, o zrušení ochranných pásem se nejedná).

Vodní zdroj **Žernovník – prameniště** (pásmo IIa – vnitřní I a II, aktualizace k 26. 10. 2017) se nachází na k.ú. Černá Hora jihovýchodně od obce Žernovník. Vodní zdroj zásobuje obyvatele obce Žernovník.

V blízkosti obce Lysice se nalézá vodní zdroj **HV1** nazývaný též Lysice-u hřbitova (ochranné pásmo I a II.a – vnitřní, aktualizace k 4. 9. 2017). Zdroj je využíván k zásobování obyvatel v obci Lysice (1850 obyvatel, vydatnost 2,5 l/s).

Severně od obce Krhov se nachází jímací území **Skalice-Krhov** (pásmo IIa, IIb – vnitřní, vnější). Východně od obce Krhov se nachází **lesní pramen Krhov** (pásmo I i II). Dva vodní zdroje na k.ú. Krhov zásobují obec Krhov (146 obyvatel, vydatnost 0,2 a 3 l/s). Vodní zdroj Skalice ležící mezi obcemi Krhov a Jablonoňany zásobuje Skalici nad Svitavou, Jablonoňany a Mladkov (900 obyvatel trvale, 300 obyvatel částečně, vydatnost 3,8 l/s).

VODNÍ ÚTVARY

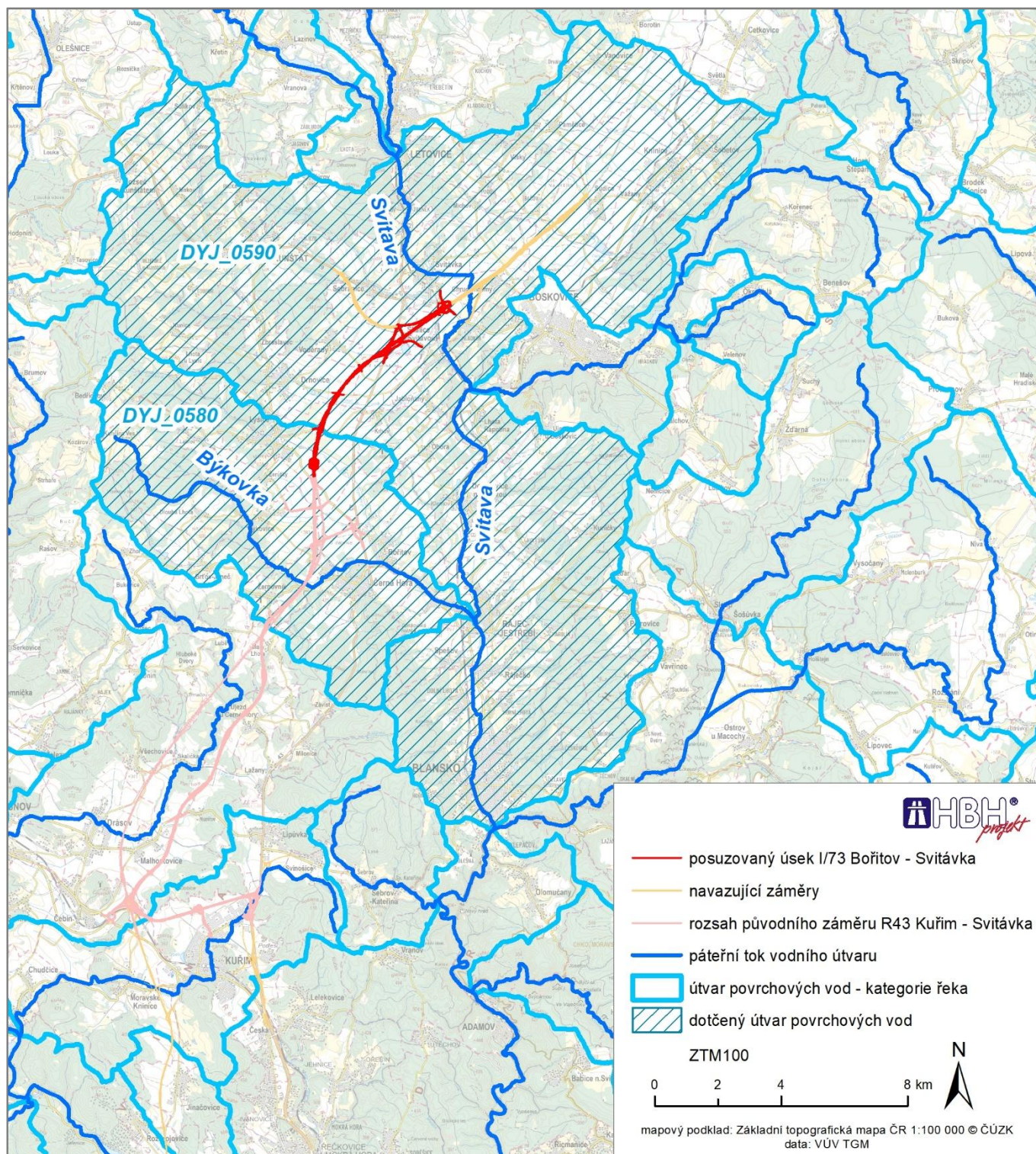
Zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) definuje vodní útvar jako vymezené významné soustředění povrchových nebo podzemních vod v určitém prostředí charakterizované společnou formou jejich výskytu nebo společnými vlastnostmi vod a znaky hydrologického režimu. Dle uvedeného zákona se vodní útvary člení na útvary povrchových vod a útvary podzemních vod.

Na základě Rámcové směrnice o vodní politice (2000/60/ES), která byla transponována do českého právního řádu zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a navazující vyhlášky č. 393/2010 Sb., o oblastech povodí, spadá lokalizace plánovaného záměru, v rámci mezinárodní oblasti povodí Dunaje, do dílčího povodí Dyje, jehož správcem je Povodí Moravy, státní podnik. Povodí Moravy, s.p. je také pořizovatelem v současné době platného Plánu dílčího povodí (PDP) Dyje, který je v daném dílčím povodí určujícím dokumentem pro plánování v oblasti vod pro druhé plánovací období (2016 – 2021) třetí plánovací období (2021-2027) a obsahuje informace o vymezení vodních útvarů a jejich základní charakteristiky.

VODNÍ ÚTVARY POVRCHOVÝCH VOD

Vzhledem k lokalizaci záměru jsou jako dotčené identifikovaný následující útvary povrchových vod:

- DYJ_0590 Svitava od toku Křetínka po tok Punkva
- DYJ_0580 Býkovka od pramene po ústí do toku Svitava
- ~~– DYJ_0430 Lubě od pramene po ústí do toku Svratka~~
- ~~– DYJ_0460 Kuřimka od pramene po vzdutí nádrže Brno~~



Obrázek 6: Dotčené útvary povrchových vod

Tabulka 18: Základní charakteristiky dotčených vodních útvarů

	DYJ_0580	DYJ_0590
Název útvaru	Býkovka od pramene po ústí do toku Svitava	Svitava od toku Křetínka po tok Punkva
Vodní tok	Býkovka	Svitava
Délka páteřního toku útvaru	16,0	27,0 km
Plocha povodí	68,39 km ²	236,44 km ²
Název a ID reprezentativního profilu	Býkovka - Rájec - Jestřebí (501-011)	Svitava - Letovice (1200)
Kategorie útvaru	řeka	řeka
Typ útvaru	3-2-2-2	3-2-1-2
Typ podle úmoří	Černé moře	Černé moře
Typ podle nadmořské výšky	200-500 m n. m.	200-500 m n. m.
Typ podle geologie	pískovce, jílovce, kvartér	krystalinikum a vulkanity
Typ podle Strahlera	řičky (řád 4-6)	řičky (řád 4-6)
Hydromorfologický charakter	přírozený	přírozený
Povodí	Dunaj	Dunaj
Dílčí povodí ČR	Dyje	Dyje
Správce povodí	Povodí Moravy, státní podnik	Povodí Moravy, státní podnik
ID navazujícího útvaru	DYJ_0590	DYJ_0650
Název navazujícího útvaru	Svitava od toku Křetínka po tok Punkva	Svitava od toku Punkva po ústí do toku Svratka

Pro dotčené útvary povrchových vod jsou dále uvedeny výsledky hodnocení jejich stavu/potenciálu.

Tabulka 19: Aktuální stav dotčených útvarů povrchových vod

složka			DYJ_0580	DYJ_0590
ekologický stav/potenciál	biologické složky	makrozoobentos	poškozený	dobrý
		fytoobentos	střední	střední
		makrofyta	-	-
		fytoplankton	-	-
		ryby	-	poškozený
	biologické složky – celkové hodnocení		poškozený	poškozený
	fyzikálně-chemické složky	všeobecné fyzikálně-chemické látky	střední	střední
		specificky znečišťující látky	střední	dobrý
	fyzikálně-chemické složky – celkové hodnocení		střední	střední
ekologický stav/potenciál – celkové hodnocení			poškozený s.	poškozený s.
chemický stav – celkové hodnocení			nedosažení dobrého stavu	nedosažení dobrého stavu
celkový stav			nevyhovující	nevyhovující

VODNÍ ÚTVARY PODZEMNÍCH VOD

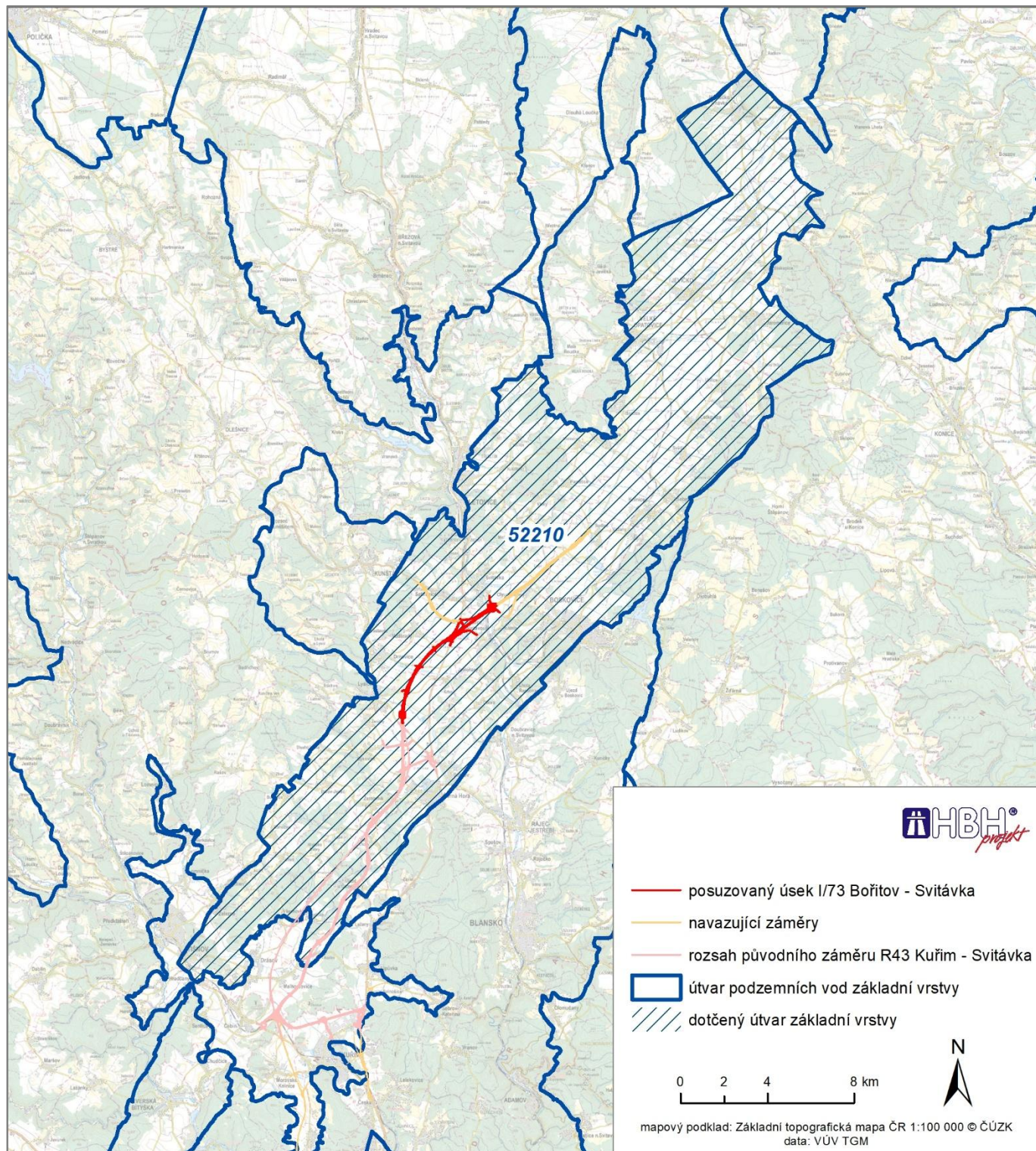
Jako dotčené jsou identifikovány rovněž následující útvary podzemních vod:

52210 Boskovická brázda – severní část

65700 Krystalinikum brněnské jednotky

22420 Kuřimská kotlina

Jedná se o vodní útvary, u kterých dochází k územnímu překryvu s plánovaným záměrem. Uvedené vodní útvary jsou vymezeny v základní (hlavní) vrstvě horninového profilu. Jak je zřejmé z obrázku níže, žádný vodní útvar ve svrchní vrstvě trasou záměru dotčen nebude.



Obrázek 7: Dotčené útvary podzemních vod

Boskovická brázda – severní část (52210)

Vodní útvar Boskovická brázda – severní část (52210) je rozsáhlý a zaujímá plochu 323,273 km². Je vymezen v základní vrstvě. Jeho celkový stav je v aktuálních plánech povodí hodnocen jako nevyhovující. Podrobné informace jsou uvedeny v následujících tabulkách.

Tabulka 20: Základní charakteristika VÚ Boskovická brázda – severní část (52210)

ID útvaru:	52210
Název útvaru:	Boskovická brázda – severní část
Plocha:	323,273 km ²
ID hydrogeologického rajonu:	5221
Název hydrogeologického rajonu:	Boskovická brázda – severní část
Horizont:	2
Pozice:	základní vrstva
Zvodnění:	souvislé
Geologická jednotka:	sedimenty permokarbonu
Litologie:	pískovce a slepence
Typ hladiny:	volná
Typ propustnosti:	puklinová
Transmisivita:	nízká <1.10 ⁻⁴
Dílčí povodí:	Dyje
Povodí:	Dunaj
Správce povodí:	Povodí Moravy, státní podnik

Tabulka 21: Aktuální stav VÚ Boskovická brázda – severní část (52210)

chemický stav	nevyhovující
kvantitativní stav	dobrý

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Celý rozsah hodnocení vlivů je součástí 1. prodloužení z roku 2015, resp. původní dokumentace EIA z roku 2007. Do následujícího textu jsou převzaty údaje, u kterých došlo ke změnám či byly nově přidány (záplavové území, vodní útvary) a následně bylo rozšířeno i jejich hodnocení – vlivy na jakost vod a na dotčené vodní útvary.

VLIV NA CHARAKTER ODVODNĚNÍ OBLASTI A ZMĚNY HYDROLOGICKÝCH CHARAKTERISTIK**ZÁPLAVOVÉ ÚZEMÍ**

V severovýchodní části posuzovaném území bude v případě varianty 1 (MÚK Svitávka) dotčeno záplavové území (Q₁₀₀, Q₂₀) s vazbou na řeku Svitavu a záplavové území Q₁₀₀ toku Sebránek. ~~V jihovýchodní části posuzovaného území bude v případě varianty 1, 2 ((přeložka silnice II/385) – MÚK Kuřim – východ) dotčeno záplavové území (Q₁₀₀, Q₂₀, Q₅) s vazbou na Kuřimku.~~ Při navržení trasy záměru (mostních objektů) s respektováním ČSN 73 6201 (Projektování mostních objektů) se ovlivnění záplavového území nepředpokládá.

VLIV NA JAKOST VOD**POVRCHOVÉ VODY**

Již nyní je možné konstatovat, že přípustné hodnoty znečištění povrchových vod definované nařízením vlády č. 61/2003 Sb. ~~nahrazeno nařízením vlády č. 401/2015 Sb.~~ ~~nebudou s velkou mírou pravděpodobnosti překročeny při dodržení standartní koncepce odvodnění pro tento typ komunikace (kanalizace, sedimentační nádrže, stabilní norné stěny, odlučovače ropných látek).~~ Jedná se o hodnotu přípustného znečištění 0,1 mg/l pro ropné látky (NEL) a 250 mg/l pro chloridy (Cl⁻) ~~pro chloridy 150 mg/l obecně pro povrchové vody.~~ ~~Obojí hodnoty jsou udávány pro tzv. povrchové vody.~~

PODZEMNÍ VODY

I přes výše zmiňovaná opatření bude rychlostní silnice R43 představovat potencionální 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 m² zpevněné plochy vozovky⁷ (počítáno bylo s tím, že veškerá sůl použitá na údržbu komunikace se dostane s dešťovou vodou odtékající z povrchu komunikace do recipientů, ztráty rozstřikem do okolí apod. nebyly uvažovány).

Toto množství soli je možné snížit použitím technologie zkrápěného solení na 70 %.

Množství posypových solí používaných v zimním období je pro jednotlivé varianty záměru uvedeno v následující tabulce.

Tabulka B.38: Množství posypových solí používaných v zimním období

		<i>plocha vozovky (m²)</i>	<i>spotřeba soli (kg)</i>	<i>technologie zkrápěného solení (70%) (kg)</i>	<i>obsah chloridových iontů (60%) (kg)</i>
varianta 1	přeložka silnice II/385	94 704	94 704	66 293	39 776
	trasa R43	697 673	697 673	488 371	293 022
varianta 2	přeložka silnice II/385	94 704	94 704	66 293	39 776
	trasa R43	675 753	675 753	473 027	283 816
varianta 3	trasa R43	649 963	649 963	454 974	272 984

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.

Pro zpřesnění posouzení možných vlivů souvisejících se solením komunikací a následným vnosem chloridů do toků v dotčeném území byla na základě směšovací rovnice spočítána předpokládaná koncentrace chloridů ve výsledném recipientu, tzn. v řece Svatce (předpokladem je, že veškeré odváděné vody v rámci celého záměru dotečou přes příslušné recipienty posléze až do tohoto toku. Proto je předpokládaná průměrná koncentrace chloridů v období provozu záměru vztažena právě na něj).

Výsledná předpokládaná průměrná koncentrace chloridů v řece Svatce byla porovnána s hodnotami přípustného znečištění, které stanoví nařízení vlády č. 401/2015 Sb.

Předpokládanou roční průměrnou koncentraci chloridů v řece Svatce po realizaci záměru, respektive v období jeho provozu, pro jednotlivé varianty udává následující tabulka.

⁷ Hodnota 1 kg NaCl/m² zpevněné plochy je navýšená z důvodu předběžné opatrnosti (skutečné hodnoty budou pravděpodobně nižší, vzhledem k reálné spotřebě NaCl na zimní údržbu dálnic pro které jsou údaje k dispozici (na D35 v zimních sezónách v období 2014-2017 používáno 0,8 - 1,1 kg NaCl/m² zpevněné plochy (údaje poskytl ŘSD, SSÚD Kocourovce); na D8 v zimních sezónách v období 2016-2019 používáno průměrně 0,42 kg NaCl/m² zpevněné plochy (údaje poskytl ŘSD, závod Praha).

Tabulka 22: Předpokládané roční průměrné koncentrace chloridů v recipientu

Hodnocená varianta	konečný recipient	prům. roční srážky	odváděné vody / rok ^A	množství Cl ⁻ / rok ^B	průměrný průtok recipientu ^C	průměrná koncentrace Cl ⁻ v recipientu		limit dle NV ^E
						stávající	po realizaci	
		mm	m ³	kg	m ³ /s	mg/l	mg/l	mg/l
varianta 1	řeka Svatka	646	447 944	480 656	11,30	28,08 ^D	29,40	150
varianta 2	řeka Svatka	646	460 688	467 359	11,30	28,08 ^D	29,36	150

^A - množství vody odváděné z daného úseku za rok, počítáno jako redukovaná odvodňovaná plocha (zpevněná plocha komunikace, na níž je prováděna aplikace chemického posypového materiálu, násobená koeficientem odtoku 0,9) násobená průměrným ročním úhrnem srážek pro řeku Svatku v zájmovém profilu (data ČHMÚ)

^B - při výpočtu množství chloridů odváděných z komunikace uvažováno s použitím 1 kg NaCl na m² zpevněné plochy komunikace, násobí se 0,6066 – hmotnostní zastoupení chloru v molekule chloridu sodného (poměr Cl⁻ v NaCl)

^C průměrný průtok řeky Svatky (pod soutokem se Svitavou) (data ČHMÚ, 2025)

^D hodnota průměrné koncentrace Cl⁻ pro profil Svatka – Přízřenice (období sledování 2021-2022, 2024-10/2025, data Povodí Moravy s.p.) – nejbližší sledovaný profil po proudu, tzn. předpokládá se, že veškeré odváděné vody v rámci celého záměru dotečou přes příslušné recipienty posléze až do tohoto profilu, předpokládaná průměrná koncentrace chloridů (pro všechny odvodňované úseky) po realizaci záměru vztažena na tento profil

^E limit dle NV č. 401/2015 Sb. obecně pro povrchové vody

Předpokládaná koncentrace Cl⁻ v řece Svatce (jakožto konečného recipientu veškerých odváděných vod) po realizaci záměru by tak stoupla z uvažovaných 28,08 mg/l v případě varianty 1 na cca 29,40 a v případě varianty 2 na 29,36, což lze považovat za zcela zanedbatelné a je tedy možné očekávat, že hodnota bude ve výsledném recipientu hluboko pod limitní hodnotou, tzn. pod 150 mg/l (dle nařízení vlády č. 401/2015 Sb.) a díky provozu záměru s největší pravděpodobností nebude docházet k výraznému zasolení povrchových ani podzemních vod.

VLIVY NA VODNÍ ZDROJE

Střety jednotlivých variant s ochrannými pásmy vodních zdrojů jsou uvedeny v následujících tabulkách. Poloha vodních zdrojů je patrná z *Přílohy 8* (součást Dokumentace EIA na příloženém CD).

Tabulka D.39: Přehled střetů varianty 1 s ochrannými pásmy vodních zdrojů

km	vodní zdroj	ochranné pásmo	střet
přeložka silnice II/385	přehrada Brno	IIb – vnější	prochází
počátek – 28,500	přehrada Brno	III	prochází
22,500	Všechnovice-Skalička	–	míjí ve vzdálenosti cca 250 m
28,650	Žernovník-prameniště	IIa – vnitřní	míjí ve vzdálenosti cca 400 m
31,500 – 37,500	Spešov	IIb – vnější	prochází
35,000	HV1 (Lysice)	IIa – vnitřní	míjí ve vzdálenosti cca 620 m
37,000	Skalice-Krhov	IIb – vnější	míjí ve vzdálenosti cca 840 m

Rychlostní silnice R43 ve variantě 1 se nejvíc přibližuje vodnímu zdroji Všechnovice – Skalička. Tento zdroj má vrt cca 70 m hluboký a v jeho nadloží se nachází cca 30 m mocná vrstva nepropustných jílu. Je tedy předpoklad, že při dodržení standardních prvků odvodnění komunikace nebude zdroj výstavbou ani provozem ohrožen. Také sklon

povrchu směřuje od zdroje ke koridoru rychlostní silnice a nelze tedy předpokládat ani hypotetické ovlivnění průsakem vod odtékajících z komunikace.

Střety, či přiblížení k ostatním ochranným pásmům nepředstavují riziko pro samotné vodní zdroje.

Tabulka D.40: Přehled střetů varianty 2 s ochrannými pásmy vodních zdrojů

km	vodní zdroj	ochranné pásmo	střet
přeložka silnice II/385	přehrada Brno	IIb – vnější	prochází
počátek – 28,380	přehrada Brno	III	prochází
22,330 – 23,920	Lažany	IIb – vnější	prochází
28,700	Žernovník-prameniště	IIa – vnitřní	míjí ve vzdálenosti cca 540 m
31,730 – 37,290	Spešov	IIb – vnější	prochází
34,800	HV1 (Lysice)	IIa – vnitřní	míjí ve vzdálenosti cca 620 m
36,800	Skalice-Krhov	IIb – vnější	míjí ve vzdálenosti cca 840 m

Rychlostní silnice R43 ve variantě 2 nepředstavuje riziko pro vodní zdroje, jejichž pásma míjí, či prochází.

Tabulka D.41: Přehled střetů varianty 3 s ochrannými pásmy vodních zdrojů

km	vodní zdroj	ochranné pásmo	střet
počátek – 3,820	přehrada Brno	IIb – vnější	prochází
3,900 – 6,940	j.ú. Lažany	IIb – vnější	prochází
4,920 – 4,990	HV3 (j.ú. Lažany)	IIa – vnitřní	prochází
5,680 – 5,820	HV2 (j.ú. Lažany)	IIa – vnitřní	zasahuje do okraje
9,770	Žernovník-prameniště	IIa – vnitřní	míjí ve vzdálenosti cca 15 m
13,000 – 18,470	Spešov	IIb – vnější	prochází
16,040	HV1 (Lysice)	IIa – vnitřní	míjí ve vzdálenosti cca 620 m
18,040	Skalice-Krhov	IIb – vnější	míjí ve vzdálenosti cca 840 m

Rychlostní silnice R43 ve variantě 3 prochází ochrannými pásmy a v těsné blízkosti vodních zdrojů jímacího území Lažany. Vrtý, ke kterým se přibližuje mají hloubku 28 a 30 m. Je předpoklad, že při návrhu dostatečných ochranných opatření nedojde k ohrožení kvality jímání vody, přesto se vzhledem k důležitosti tohoto vodního zdroje (zásobuje spolu s vodním zdrojem Spešov město Blansko a okolní vesnice) jeví trasování rychlostní silnice v tomto prostoru jako nevhodné.

Střety, či přiblížení k ostatním ochranným pásmům nepředstavují riziko pro samotné vodní zdroje.

VLIVY NA DOTČENÉ VODNÍ ÚTVARY POVRCHOVÝCH A PODZEMNÍCH VOD

Vymezení vodních útvarů se od roku 2007, kdy byla zpracována dokumentace EIA, nezměnilo. Jelikož v dokumentaci EIA nebylo obsaženo vyhodnocení vlivů záměru na vodní útvary, je doplněno níže (v rozsahu, který je umožněn údaji uvedenými v dokumentaci EIA).

Obecně se dá říci, že vodní útvary povrchových vod mohou být ovlivněny především významnými úpravami vodních toků (páteřních toků VÚ) a také vnosem kontaminantů do těchto toků (možné zatížení ropnými látkami a chloridy z posypových solí).

V rámci posuzovaného záměru nejsou plánovány žádné významné úpravy vodních toků, které by představovaly významný zásah do jejich hydromorfologických charakteristik. Křížení trasy záměru s vodními toky bude řešeno mostními objekty, a tak se negativní ovlivnění dotčených vodních útvarů díky úpravám vodotečí nepředpokládá.

Vzhledem ke značné rozloze dotčených útvarů povrchových vod a k výše uvedenému (ovlivnění jakosti vod a hydromorfologických charakteristik vodotečí) lze tedy předpokládat, že realizace záměru neovlivní ekologický stav/potenciál dotčených vodních útvarů povrchových vod z pohledu všeobecných fyzikálně chemických parametrů a zároveň lze předpokládat, že ani biologické složky kvality nebudou negativně ovlivněny. Dále se neočekává, že by realizace záměru ovlivnila jejich chemický stav a lze tedy předpokládat, že nebude překážkou pro zlepšení jejich stavu v budoucnu.

Vodní útvary podzemních vod mohou být obecně ovlivněny z hlediska kvantitativních charakteristik a chemického stavu. V rámci dotčených VÚ podzemních vod se do územního překryvu relevantně dostává pouze VÚ Boskovická brázda – severní část (52210) ~~a Kuřimská kotlina (22420)~~. Výšku hladiny podzemních vod a jejich proudění mohou ovlivnit mostní objekty a zemní tělesa posuzovaného záměru, avšak eventuální změny by byly pouze lokální a nezpůsobily by zhoršení kvantitativního stavu plošně rozsáhlých dotčených VÚ podzemních vod. Znečištění podzemních vod posypovými solemi, resp. ovlivnění chemizmu vodních útvarů podzemních vod se rovněž nepředpokládá (viz. vliv na jakost vod), vzhledem k tomu, že převážná část rozpuštěných solí nepronikne do půdního profilu, protože bude odvedena povrchovými vodami. Mimo již uvedené, k průniku chloridů do podzemních vod by docházelo pouze nárazově v zimním období a po zbytek roku by tyto soli byly postupně vymývány dešťovou vodou.

Realizace záměru by neměla být tedy ani překážkou pro zlepšení jejich stavu v budoucnu.

Vyhodnocení významného vlivu změn na ochranu vod

Aktualizován byl rozsah záplavových území a údaje týkající se vodních útvarů, včetně rámcového vyhodnocení ovlivnění konečného recipientu z hlediska chloridů. Ovlivnění Svratky je z tohoto pohledu zanedbatelné. Ostatní změny nejsou významné.

Z hlediska **stavu povrchových a podzemních vod, vodních zdrojů, vodních útvarů a záplavového území nenastaly v území podstatné změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2007.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice ochrany vod v území se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi přípravy – č. 18, 30 – 35, 52, 59c, 71
- pro fázi realizace – č. 81, 82, 84 – 86
- pro fázi provozu – č. 109, 110

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska vod v území nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.7 Půda

Beze změny.

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

PŮDNÍ TYPY

Následující popis a rozdělení půd do skupin a typů v zájmovém území se zakládá na morfogenetického klasifikačního systému (MSK).

V nižších polohách se nejčastěji objevuje hnědozem modální, v menší míře šedozem modální, v zájmovém území jsou tyto typy půd vymezeny protáhlými sníženinami jako je Tišnovská kotlina a Milonická a Lysická sníženina.

Půdy skupiny nivních a hydromorfních nalezneme kolem vodních toků jako je Kuřimka, Lubě, Býkovka a Výpustek, kde se nachází fluvizemě modální a glejové, na horních částech jejich přítoků pak gleje modální.

Ve vyšších polohách vymezené Žernovnickou hrástí se objevuje kambizem modální, která je v podmáčenějších oblastech nahrazena pseudoglejem modálním.

Ze skupiny půd molických se v území uplatňuje v menší míře pouze černozem luvická a to v okolí Kuřimi a Čebína.

Skupina půd ilimerických

Šedozem – SM

Půdy s molickým černozemním Amč-horizontem s méně výrazným humusoeluviálním 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 slínité 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.

Černice – ČA

Půdy s molickým černicovým Aml horizontem. Půdotvorným substrátem jsou zpravidla aluviální sedimenty, často karbonátové, vždy sorpčně nasycené. Tvoří se zpravidla v širokých nivách řek s lužním půdotvorným procesem, kdy tvorba půdy je již méně rušena záplavami. Hladina podzemní vody bývá 1 – 2 m pod povrchem. Často se černice vyskytují i v nealuviálních depresích vyplněných deluviálními sedimenty.

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.

Pseudoglej – PG

Pseudogleje vznikají pseudoglejovým půdotvorným procesem, pro který je charakteristické střídání silného provlhčení a vysychání v horní části půdy vlivem zasakující srážkové vody, která se zadržuje na níže ležící nepropustné vrstvě nebo horizontu. Pseudogleje se vyskytují na rovinách, plošinách, mírně skloněných úpatích svahů, v plochých úžlabinách a pokleslinách terénu.

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 vynětí půd ze zemědělského půdního fondu (ZPF).

V hodnoceném území se nacházejí půdy ve všech pěti třídách ochrany.

- **I. třída** – jsou zde zařazeny bonitně nejceněnější 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 svažitých, 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 FUNKCÍ 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 nebezpečné 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 v posuzovaném území jsou z větší části zahrnuty mezi lesy hospodářské. V prostoru přírodní památky Krkatá bába se nacházejí i lesy zvláštního určení a ochranné.~~

VLIV NA ROZSAH A ZPŮSOB VYUŽÍVÁNÍ PŮDY

Realizací stavby dojde k dočasnému i trvalému úbytku zemědělského půdního fondu (ZPF) ~~a pozemků určených k plnění funkcí 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.

Vyhodnocení významného vlivu změn na půdu

Dotčené území bylo zúženo na úsek Bořitov – Svitávka, v tomto úseku se v záboru záměru nenacházejí pozemky PUPFL.

Z hlediska ovlivnění půd **nenastaly v území změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2007.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice ochrany půd v území se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi přípravy – č. 38 – 40
- pro fázi realizace – č. 81, 91, 92, 94, 95, 107
- pro fázi provozu – č. 109, 110

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska půd v území nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.8 Instituty ochrany dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění

2.8.1 Územní systém ekologické stability

Kapitola byla zaktualizována na základě platných územně plánovacích podkladů Jihomoravského kraje a jednotlivých obcí.

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).

Na katastrálních území Bořitov, Skalička u Tišnova a Žernovník u Černé Hory byly doplněny prvky ÚSES na lokální úrovni, aktualizováno bylo i jejich grafické znázornění v *Grafické příloze 2. (součást 1. prodloužení z roku 2015)*.

Prvky ÚSES byly na základě nových ZÚR JMK (regionální úroveň) a ÚPD obcí (lokální úroveň) zaktualizovány. Jedná se o území Všechnovice, Lubě, Hluboké Dvory a Újezd u Černé Hory. *Grafické znázornění je součástí Přílohy 3 tohoto Podkladu.*

V době do zpracování aktuálního podkladu pro další prodloužení platnosti stanoviska EIA byly pro vymezení území zúženého rozsahu záměru vydány nové územní plány Lysic a Voděrad, u Drnovic byla vydána změna územního plánu. Rozsah prvků ÚSES a jejich označení bylo dle těchto podkladů aktualizováno a je součástí Grafické přílohy 2.

Podkladem pro zakreslení prvků ÚSES pro potřeby této Dokumentace EIA byla platná územně plánovací dokumentace jednotlivých obcí. V některých územních plánech byl již zohledněn územně plánovací podklad „Aktualizace dokumentace sjednoceného generelu ÚSES a zájmů ochrany přírody a krajiny v okrese Blansko“ (Ageris, Löw a spol., 2002), který řešil optimalizaci trasování ÚSES ve vztahu k plánované rychlostní silnici R43. Základní kostru ÚSES v posuzovaném území tvoří dva regionální biokoridory, na které navazuje síť lokálních prvků ÚSES, využívající především údolí vodních toků a přírodně cennější části krajiny.

Specifickým prvkem v území je těleso *Staré dálnice*, které 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.

NADREGIONÁLNÍ ÚSES

Nadregionální biokoridor nebo biocentrum se v posuzovaném území nenachází. Nejblíže 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 a 1419. **RBK 1466** propojuje nadregionální biocentrum **NRBC 30 Podkomorské lesy** a regionální biocentrum **RBC 236 Zlobice**. Odtud pokračuje regionální biokoridor **RBK 1421**, který nově propojuje s **RBC 290 U Krkaté Báby** a zároveň ~~spojuje Zlobice se západovýchodní větví regionálního systému.~~ ~~V severojižním směru pak pokračuje a napojuje se na regionální biokoridor~~ **RBK 1419** vedoucí k regionálním biocentrům **RBC 280 Chlum**, **RBC 281 Lebeďák** a ~~RBC 279 Pod Hamrem~~.

V západovýchodním směru prochází územím regionální biokoridor **RBC 1411**, který přichází od regionálního biocentra **RBC 289 U Tabule** a propojuje ho s regionálním biocentrem **RBC 290 Hluboké Dvory U Krkaté Báby**, které bylo nově vymezeno v prostoru dotýkajících se katastrálních hranic obcí Hluboké Dvory, Lubě a Újezd u Černé Hory. Odtud pokračuje regionální biokoridor **RBC 1412** mířící k regionálnímu biocentru ~~RBC 235 Hořický hřbet~~ **RBC 1537**.

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. Blíže popsány jsou pouze biocentra a biokoridory, které jsou dotčeny jednotlivými variantami.

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

LBK 8

- částečně funkční lokální biokoridor vedený podél levostranného přítoku Býkovky
- spojuje LBC 6 U Dálnice a LBK Býkovka
- cílový stav — zachování stávajícího stavu

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 (k.ú. Bořitov) a LBC 6 U dálnice (k.ú. Černá hora)

LBK 4c

- navržený lokální biokoridor
- propojuje LBC Vinohrádek a LBK 6 Stará dálnice

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 prvosenky 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. Žernovnik) a LBC Oborský rybník (k.ú. Černá Hora)
- cílový stav – vodní tok s přirozenými břehovými porosty a navazujícími loukami

katastrální území Drásov

LBK 12 Lubě

- částečně funkční lokální biokoridor vázaný na vodní tok Lubě
- propojuje LBC Zahrádky (k.ú. Drásov) a LBC Lubě pod Homolí (k.ú. Malhostovice)
- cílový stav – vodní tok s přirozenými břehovými porosty a navazujícími loukami

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 podél tělesa *Staré dálnice*
- cílový stav – podpora pestré skladby dřevin

katastrální území Hluboké Dvory

LBK Skalička

— viz. k.ú. *Skalička u Tišnova*

LBK 3

— viz. k.ú. *Skalička u Tišnova*

LBC U Baby

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

RBK 1412 1411 Hluboké Dvory – Hořický hřbet U Krkaté Bábě

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

katastrální území Kuřim

LBK Lipůvka

- částečně funkční lokální biokoridor
- je tvořen vodním tokem Lipůvka a jeho doprovodnými porosty
- cílový stav – vodní tok s přirozenými břehovými porosty a navazujícími loukami

LBK Kuřimka

- částečně funkční lokální biokoridor
- je veden podél vodního toku Kuřimka, částečně podél stávající silnice I/43
- spojuje navrhované LBC 14 se stávajícím LBC Kuřimkou
- cílový stav – vodní tok s přirozenými břehovými porosty a navazujícími loukami

LBK 15

- navržený lokální biokoridor
- spojuje navrhované LBC 16 s lesním porostem Zlobice
- 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

RBC 236 Zlobice

— viz. k.ú. *Malhostovice*

RBK 1466 Zlobice – Podkomorské lesy

— viz. k.ú. *Čebín*

katastrální území Lažany

LBK

- navržený lokální biokoridor
- obchází zastavěné území obce Lažany
- spojuje stávající LBC Stráně nad Lažánkou a LBC Společná hora

LBC Kuchyňka

- funkční lokální biocentrum v lesním porostu
- cílový stav — podpora přírodě blízké dřevinné skladby

LBK

- částečně funkční lokální biokoridor
- veden lesním komplexem a polními kulturami
- spojuje stávající LBC Kuchyňka a LBC Pod Klučeninami (k.ú. Milonice u Lipůvky)
- cílový stav — pás stromů v celém rozsahu biokoridoru

katastrální území Lipůvka

LBK Lipůvka

- viz. k.ú. Kuřim

katastrální území Lubě

LBC U Baby

- viz. k.ú. Hluboké Dvory

LBK Nad nivou

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

RBK 1412 1411 Hluboké Dvory — Hořický hřbet U Krkaté Bábě

- viz. k.ú. Hluboké Dvory

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)
- v současnosti návrh LBC rozšířen na pozemky západně, včetně ploch s nově vystavěnou ČOV

LBK IV-a-V 2

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

LBK VII-a-VIII 1

- částečně funkční lokální biokoridor vedený podél tělesa *Staré dálnice*
- cílový stav — pestrá škála společenstev od zamokřených lokalit po xerotermní stanoviště
- sjednoceno, přejmenováno a přetrasováno podél staré dálnice ze západní strany

katastrální území Malá Lhota

RBK 1412 Hluboké Dvory — Hořický hřbet

- viz. k.ú. Hluboké Dvory
- navržená část regionálního biokoridoru přes polní kultury

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~~

LBC Na Posedkách

~~— funkční lokální biocentrum zahrnující porosty v okolí vodního toku Žlíbek~~

~~katastrální území Moravské Knínice~~

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

~~katastrální území Nuzířov~~

LBC Na Posedkách

~~— viz. k.ú. Malhostovice~~

~~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 Skalice nad Svitavou~~

LBK VIII 3

- viz. LBK VIII k.ú. Sebranice u Boskovic

LBC U autostrády 5

- navržené lokální biocentrum
- zmenšeno, rozsah na území k.ú. pouze v oku navržené MÚK

LBK 3

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

~~katastrální území Skalička u Tišnova~~

LBK Skalička

- ~~— funkční lokální biokoridor vymezený podél vodního toku Skalička~~
- ~~— břehové porosty s vrbami, olšemi a jasany~~
- ~~— spojuje stávající LBC Paní hora Malhostovická (k.ú. Malhostovice) a LBC U dálnice (k.ú. Hluboké Dvory)~~
- ~~— cílový stav – dosadba souvislého pásu břehových a doprovodných dřevin~~

LBK 3

- ~~— funkční lokální biokoridor vedený lesním celkem na svazích kopce Domanín~~
- ~~— spojuje stávající LBC U Dálnice (k.ú. Hluboké Dvory) a LBC Boubalka (k.ú. Újezd u Černé Hory)~~

~~katastrální území Svinošice~~

LBK Kuřimka

— viz. k.ú. *Kuřim*

katastrální území Svitávka

LBC U autostrády

— viz. k.ú. *Skalice nad Svitavou*

není provázáno s vymezeným ÚSES na hranici se Skalici nad Svitavou

katastrální území Újezd u Černé Hory

LBK K1

- částečně funkční lokální biokoridor vedený podél vodního toku Lažánka
- spojuje stávající LBC Paní hora Malhostovická (k.ú. Malhostovice) a LBC Stráně nad Lažánkou (k.ú. Újezd u Černé Hory a Lažany)
- cílový stav — vodní tok s přirozenými břehovými porosty a navazujícími loukami

LBC Lažanské vápence

- funkční lokální biocentrum na svazích s lesním porostem
- cílový stav — podpora pestré skladby dřevin

RBK 1412 Hluboké Dvory — Hořícký hřbet

— viz. k.ú. *Hluboké Dvory*

RBK 1412 U Krkaté Báby — 1537

- částečně funkční regionální biokoridor
- spojuje RBC 290 RBC 290 U Krkaté Báby a RBC 1537
- lesy se smíšenou druhovou skladbou, pole, louky i nivy vodních toků
- cílový stav — podpora vyššího podílu listnáčů

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 5

- navržený lokální biokoridor
- propojuje navržené LBC 1 a ÚSES na území Drnovic
- na orné půdě

LBC 1

- lokální biocentrum k založení
- na orné půdě

katastrální území Všechnovice u Tišnova

LBC C1 Všechnovický vinohrad

- navržené lokální biocentrum
- monokulturní lesní porosty v prudkém svahu jižní expozice

— cílový stav — přeměna porostů na dřeviny odpovídající stanovišti

LBK Skalička

— viz. k.ú. Skalička u Tišnova

LBK K4 2

- navržený lokální biokoridor vedený po polní půdě
- cílový stav — souvislý pás dřevin odpovídajících danému stanovišti
- přetrasován severním směrem

katastrální území Žernovnik u Černé Hory

LBC C1 U Litkova

- funkční lokální biocentrum v lesním porostu
- biocentrem protéká bezejmenný přítok potoka Litkov

LBK 11

- navržený lokální biokoridor vedený v lesním porostu
- propojuje LBC Pod rybníkem 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

VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA PRVKY ÚSES

Ovlivnění prvků ÚSES nedoznalo vzhledem k aktualizaci vymezených prvků zásadních změn. Do tabulek střetů variant s prvky ÚSES bylo doplněno pouze nové označení RBK 1411 a jeden střet s LBK byl vzhledem k přetrasování lokálního biokoridoru zrušen (LBK K4 na území Všechovic).

Posuzovaný záměr prochází rozsáhlé území a vlivem svého liniového charakteru se dostává ve všech třech variantách do řady střetů s vymezenými skladebnými prvky ÚSES.

Pro zhodnocení míry narušení prvků ÚSES byla použita následující stupnice:

- 1 – okrajový vliv** – záměr prochází v blízkosti, či okrajově zasahuje skladebné prvky ÚSES, případně kříží na kapacitním mostním objektu údolí, kterým je veden biokoridor. K omezení funkčnosti takto dotčeného prvku nedojde.
- 2 – středně silný vliv** – zasažené prvky ÚSES lze poměrně jednoduše přetrasovat, či navrhnou v blízké a funkčně stejné podobě. Spojitost sítě ÚSES zůstává zachována.
- 3 – silný vliv** – zasažené prvky ÚSES ztrácí svoji funkci a jejich náhrada je obtížná. V případě křížených biokoridorů bude obtížné zajistit jejich spojitost.

Střety jednotlivých variant rychlostní silnice R43 s prvky územního systému ekologické stability (ÚSES) jsou shrnuty v následujících tabulkách.

Tabulka D.52: Střety varianty 1 s prvky územního systému ekologické stability (ÚSES)

km	k.ú.	název	povaha střetu/míra narušení
přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi)			
MÚK Kuřim-východ	Kuřim/Svinošice	LBK Kuřimka	vícenásobné křížení s větvemi MÚK/ 3
MÚK Kuřim-východ	Kuřim/Lipůvka	LBK Lipůvka	křížení s větvemi MÚK/ 3
2,730	Kuřim	LBK 15	křížení/ 1
3,650	Kuřim	LBK 17	přerušeni/ 3

4,190	Kuřim/Malhostovice	RBC 236-Zlobice	přiblížení na cca 65 m/1
hlavní trasa R43			
MÚK Kuřim	Čebín	RBK 1466	přerušení/3
18,960	Čebín/Malhostovice	LBK 104	přerušení/3
18,960—19,160	Malhostovice	LBC 6 Za Čebínkami	přiblížení na cca 20—50 m/1
20,120	Drásov/Malhostovice	LBK 12 Lubě	křížení/1
23,500	Všechovice	LBK K4	přerušení/3
22,020	Všechovice	LBC C1 Všechovický vinohrad	přiblížení na cca 40 m/1
23,820	Skalička/Hluboké Dvory	LBK Skalička	křížení/1
24,150	Skalička	LBK 3	přerušení/3
26,160—26,300	Hluboké Dvory/Lubě	LBC U Baby	zasažení okraje/1
26,340	Lubě	RBK 1412 1411	křížení/1
26,340	Lubě	LBK Nad nivou	křížení/1
29,930	Žernovník	LBK 11	křížení/1
30,290	Žernovník/Černá Hora	LBK Býkovka	křížení/1
30,290—30,830	Černá Hora	LBK Stará dálnice	souběh vlevo/1
31,400	Bořitov	LBK 8	křížení/1
32,560—32,690	Býkovice	LBC 5 Červenice	zasažení okraje/1
32,630	Býkovice/Lysice	LBK Žerůtský potok	křížení/1
33,500 – 34,590	Lysice	LBK V 1	souběh vlevo, LBK veden podél tělesa Staré dálnice/2
34,590	Lysice	LBK V 2	křížení/1
34,590 – 34,680	Lysice	LBC 2 Záluží	zasažení okraje/1
34,680 – 36,180	Lysice/Drnovice	LBK VIII 1	souběh vpravo vlevo, LBK veden podél tělesa Staré dálnice/2
36,180	Drnovice	LBK II Úmoří	křížení/1
36,180 – 37,280	Drnovice/Voděradý	LBK Stará dálnice	souběh vpravo vlevo, LBK veden podél tělesa Staré dálnice/2
37,280—37,660	Drnovice/Voděradý	LBC V Hruškách	souběh vpravo/1
37,660	Drnovice/Voděradý	LBK IV	přerušení/3
38,660 – MÚK Skalice nad Svitavou	Voděradý/Sebranice	LBK VIII	souběh vpravo, LBK veden podél tělesa Staré dálnice, křížení s větvemi MÚK/3
MÚK Skalice nad Svitavou	Sebranice u Boskovic	LBK VII	křížení s větví MÚK a hlavní trasou/3
MÚK Skalice nad Svitavou	Sebranice u Boskovic	LBC Rybník	zasažení okraje/1

MÚK Skalice nad Svitavou – 40,660	Sebranice/Skalice	LBK 3	souběh vpravo, LBK veden podél tělesa <i>Staré dálnice /2</i>
MÚK Svitávka	Skalice/Svitávka	LBC U autostrády	likvidace/ 3 bez zásahu
MÚK Svitávka	Skalice/Svitávka	LBK 3	souběh vpravo, LBK veden podél tělesa <i>Staré dálnice/3</i>

V území dotčeném trasou *varianty 1* je vymezena poměrně hustá síť lokálního ÚSES, navazujícího na křižující a souběžný směr regionálního ÚSES.

Z hlediska zachování celistvosti a funkčního propojení navržené sítě ÚSES se jeví jako problematické následující střety:

Prostor MÚK Kuřim-východ – v tomto zúženém prostoru dochází ke kolizi lokálních biokoridorů vedených podél potoků Kuřimka a Lipůvka, neboť dochází k jejich několikanásobnému křížení. V případě realizace posuzovaného záměru bude nezbytné zajistit funkční propojení prvků ÚSES zajištěním návaznosti v jiném místě křížení komunikace.

Prostor mezi Zlobicí a Čebínským kopcem – zde prochází regionální biokoridor RBK 1466, který bude realizací záměru prakticky přerušen. V projektové dokumentaci byla prověřena možnost realizace systému dvou ekoduktů, přes přeložku silnice II/385 a rychlostní silnici R43. V další fázi projektové přípravy bude nutné podrobnými terénními průzkumy prověřit opodstatněnost tohoto navrženého řešení pro RBK, protože při hodnocení migrace živočichů v území v rámci Dokumentace EIA, nebyl migrační potenciál tohoto profilu shledán jako významný.

Úsek vázaný na těleso Staré dálnice v km cca 31,000 – 42,000 – v tomto úseku bylo v minulosti využito tělesa *Staré dálnice* k návrhu terestrických lokálních biokoridorů vedených jak tělesem, tak i napříč. V současné době dochází v řadě územních plánů k přeprojektování a k odsunu biokoridoru vedeného v trase *Staré dálnice*, do souběhu. Toto řešení se nejvíce jeví jako zcela vhodné, a proto by bylo vhodnější komplexně přeřezit síť lokálního ÚSES v tomto prostoru v rámci komplexních krajinných úprav, tak jak je navrženo v kapitole D.IV.

Tabulka D.53: Střety *varianty 2* s prvky územního systému ekologické stability (ÚSES)

km	k.ú.	název	povaha střetu/míra narušení
<i>přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi)</i>			
MÚK Kuřim-východ	Kuřim/Svinošice	LBK Kuřimka	vícenásobné křížení s větvemi MÚK/ 3
MÚK Kuřim-východ	Kuřim/Lipůvka	LBK Lipůvka	křížení s větvemi MÚK/ 3
2,730	Kuřim	LBK 15	křížení/ 1
3,650	Kuřim	LBK 17	přerušení/ 3
4,190	Kuřim/Malhostovice	RBC 236-Zlobice	přiblížení na cca 65 m/ 1
<i>hlavní trasa R43</i>			
MÚK Kuřim	Čebín	RBK 1466	přerušení/ 3
18,590	Čebín/Malhostovice	LBK 104	přerušení/ 3
21,000–21,110	Malhostovice/Nuzířov	LBC Na Posedkách	rozpůlení/ 2
23,340	Újezd u Černé Hory	LBK K1	křížení/ 1
23,460–23,640	Újezd u Černé Hory	LBC Lažanské vápence	zásah do okraje/ 1
23,500	Újezd u Černé Hory	RBK 1421	křížení/ 1
26,220	Újezd u Černé Hory	RBK 1412	křížení/ 1

29,830	Žernovník	LBK 11	křížení/1
30,150	Žernovník/Černá Hora	LBK Býkovka	křížení/1
30,150 – 30,500	Černá Hora	LBK Stará dálnice	souběh vpravo/1
31,110 – 31,330	Černá Hora	LBC 6 U dálnice	likvidace poloviny plochy LBC/2
MÚK Černá Hora	Bořitov/Býkovice	LBK Stará dálnice	přerušení/3
31,940	Býkovice	LBK 4e	přerušení/3
32,350 – 32,610	Býkovice	LBC 5 Červenice	při souběhu vpravo zasažení okraje/1
32,620 – 34,390	Lysice	LBK VII 1	souběh vpravo a vlevo s přerušením, LBK veden podél tělesa Staré dálnice/3
34,390	Lysice	LBK V 2	křížení/1
34,390 – 34,480	Lysice	LBC 2 Záluží	zasažení okraje/1
34,480 – 35,970	Lysice/Drnovice	LBK VIII 1	souběh vpravo vlevo, LBK veden podél tělesa Staré dálnice/2
35,970 – 37,070	Drnovice/Voděradý	LBK Stará dálnice	souběh vpravo vlevo, LBK veden podél tělesa Staré dálnice/2
36,080	Drnovice	LBK II Úmoří	křížení/1
37,070 – 37,450	Drnovice/Voděradý	LBC V Hruškách	souběh vpravo/1
37,450	Drnovice/Voděradý	LBK IV	přerušení/3
37,450 – MÚK Skalice nad Svitavou	Voděradý/Sebranice	LBK VIII	souběh vpravo, LBK veden podél tělesa Staré dálnice, křížení s větvemi MÚK/3
MÚK Skalice nad Svitavou	Sebranice u Boskovic	LBK VII	křížení s větví MÚK a hlavní trasou/3
MÚK Skalice nad Svitavou	Sebranice u Boskovic	LBC Rybník	zasažení okraje/1
MÚK Skalice nad Svitavou – 40,500	Sebranice/Skalice	LBK 3	souběh vpravo, LBK veden podél tělesa Staré dálnice/2
MÚK Svitávka	Skalice/Svitávka	LBC U autostrády	likvidace/3 bez zásahu
MÚK Svitávka	Skalice/Svitávka	LBK 3	souběh vpravo, LBK veden podél tělesa Staré dálnice/3

V území dotčeném trasou *varianty 2* je vymezena poměrně hustá síť lokálního ÚSES, navazujícího na křižující a souběžný směr regionálního ÚSES.

Z hlediska zachování celistvosti a funkčního propojení navržené sítě ÚSES se jeví jako problematické stejné střety jako u *varianty 1*, tedy:

Prostor MÚK Kuřim východ – viz varianta 1.

Prostor mezi Zlobicí a Čebínským kopcem – viz varianta 1.

Úsek vázaný na těleso Staré dálnice v km cca 31,000 – 42,000 – viz varianta 1.

Tabulka D.54: Střety *varianty 3* s prvky územního systému ekologické stability (ÚSES)

<i>km</i>	<i>k.ú.</i>	<i>název</i>	<i>povaha střetu/míra narušení</i>
<i>hlavní trasa R43</i>			
0,750	Kuřim/Svinošice	LBK Kuřimka	přerušení/ 3
1,370	Kuřim/Lipůvka	LBK Lipůvka	přerušení/ 3
2,470	Lipůvka	LBK Lipůvka	křížení/ 1
4,910	Lažany	LBK	křížení/ 2
5,900—6,040	Lažany	LBC Kuchyňka	souběh vlevo/ 1
6,150	Lažany	LBK	křížení/ 1
8,180	Malá Lhota	RBK 1412	křížení/ 1
10,460—10,540	Žernovník	LBC 1 U Litkova	zasažení okraje/ 1
11,080	Žernovník	LBK 11	křížení/ 1
11,400	Žernovník/Černá Hora	LBK Býkovka	křížení/ 1
11,400—11,700	Černá Hora	LBK Stará dálnice	souběh vpravo/ 1
12,350—12,570	Černá Hora	LBC 6 U dálnice	likvidace poloviny plochy LBC/ 2
MÚK Černá Hora	Bořitov/Býkovice	LBK Stará dálnice	přerušení/ 3
13,180	Býkovice	LBK 4c	přerušení/ 3
13,620—13,880	Býkovice	LBC 5 Červenice	při souběhu vpravo zasažení okraje/ 1
13,890—15,630	Lysice	LBK VII	souběh vlevo, LBK veden podél tělesa Staré dálnice/ 3
15,630	Lysice	LBK V	křížení/ 1
15,500—16,400	Lysice	LBC 2 Záluží	zasažení okraje/ 1
17,220—18,320	Drnovice/Voděradý	LBK Stará dálnice	souběh vpravo, LBK veden podél tělesa Staré dálnice/ 2
17,330	Drnovice	LBK II Úmoří	křížení/ 1
18,320—18,700	Drnovice/Voděradý	LBC V Hruškách	souběh vpravo/ 1
18,700	Drnovice/Voděradý	LBK IV	přerušení/ 3
18,700—MÚK Skalice nad Svitavou	Voděradý/Sebranice	LBK VIII	souběh vpravo, LBK veden podél tělesa Staré dálnice, křížení s větvemi MÚK/ 3
MÚK Skalice nad Svitavou	Sebranice u Boskovic	LBK VII	křížení s větví MÚK a hlavní trasou/ 3
MÚK Skalice nad Svitavou	Sebranice u Boskovic	LBC Rybník	zasažení okraje/ 1
MÚK Skalice nad Svitavou—21,570	Sebranice/Skalice	LBK	souběh vpravo, LBK veden podél tělesa Staré dálnice/ 2
MÚK Svitávka	Skalice/Svitávka	LBC U autostrády	likvidace/ 3
MÚK Svitávka	Skalice/Svitávka	LBK	souběh vpravo, LBK veden podél tělesa Staré dálnice/ 3

V území dotčeném trasou *varianty 3* je vymezena poměrně hustá síť lokálního ÚSES, navazujícího na křižující a souběžný směr regionálního ÚSES.

Z hlediska zachování celistvosti a funkčního propojení navržené sítě ÚSES se jeví jako problematické stejné střety jako u *varianty 1*, tedy:

Prostor MÚK Kuřim-východ – viz varianta 1.

Úsek vázaný na těleso Staré dálnice v km cca 31,000 – 42,000 – viz varianta 1.

Celkově je vliv na ÚSES u všech tří variant přijatelný, především díky charakteru reliéfu území, kdy je většina střetů s prvky ÚSES bez problému řešitelná.

Vyhodnocení významného vlivu změn na systém ÚSES

V dotčeném území zúženého rozsahu záměru byl částečně přeřešen systém lokálního ÚSES (přečíslování, změna rozsahu, vedení přemístěno na druhou stranu staré dálnice). Povaha střetů s prvky ÚSES zůstala ve stejném rozsahu.

Z hlediska **ovlivnění systému ÚSES nenastaly významné změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2007.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice ÚSES se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi přípravy – č. 63
- pro fázi realizace – č. 101, 102
- pro fázi provozu – č. 109, 110

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění ÚSES nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.8.2 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).

Vzhledem k rozsahu dotčeného území, které bylo zmenšeno na základě zúžení rozsahu původního záměru nedochází ke střetu ani přiblížení se záměru ke zvláště chráněným územím.

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** **Malhostovické kopečky** a přírodní památka **Zlobice**.

V roce 2015 byla vyhlášena přírodní památka Malhostovické kopečky, která vznikla sloučením původních přírodních památek Malhostovická pecka a Drásovský kopeček. Předmět ochrany zůstal stejný jako u původních přírodních památek.

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
- Plán péče pro období 2015 — 2024, Ing. Jiří Chalupa

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

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 borodoubrav, 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
- Plán péče pro období 2011 – 2021, Ing. Darek Brzobohatý

PP Malhostovické kopečky

- k.ú. Malhostovice
- výměra 2,63 ha
- zřízena nařízením Jihomoravského kraje ze dne 9.4.2015
- přírodní památka vznikla sloučením PP Malhostovická pecka a PP Drásovský kopeček
- tvoří ji dvě oddělená území nacházející se vpravo od silnice mezi Čebínem a Malhostovicemi, jedná se o skalní útvary z devonských vápenců, severnější část je vzdálena asi 600 m od Malhostovic, jižnější asi 900 m.
- předmětem ochrany jsou vápnité, nebo bazické skalní trávníky a polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích s bohatým výskytem vzácnějších druhů rostlin a živočichů se zvláštním důrazem na evropsky významný druh koniklec velkokvětý (*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 2014 – 2023, Vlastimil Martiško

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

PP Zlobice

- k.ú. Kuřim, Malhostovice
- výměra 9,71 ha

- výměra 52,61 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
- Plán péče pro období 2016—2025, RNDr. Vojtěch Sedláček

Vliv posuzovaného záměru na zvláště chráněná území

Vyhodnocení vlivů na chráněná území zůstává beze změn, došlo pouze k formální změně názvu chráněného území na přírodní památku Malhostovické kopečky, která vznikla sloučením přírodní památky Drásovský kopeček a přírodní památky Malhostovická pecka.

V posuzovaném území se nacházejí čtyři lokality chráněné institutem přírodní památka. Jedná se o přírodní památky Zlobice, Drásovský kopeček, Malhostovická pecka, Malhostovické kopečky, Krkatá bába a Čtvrtky za Bořím.

Vliv na přírodní památku Čtvrtky za Bořím

Předmětem ochrany je lokalita travobylinných společenstev s výskytem vstavačovitých rostlin (vemeník dvoulistý (*Platanthera bifolia*)—ohrožený druh, vstavač vojenský (*Orchis militaris*)—silně ohrožený druh, prstnatec pletový (*Dactylorhiza incarnata*)—silně ohrožený druh). Lokalita je vázána na výkop Staré dálnice a její zachování je podmíněno dotací spodní vody z podloží. Výskyt cenných společenstev je také závislý na provádění pravidelného managementu.

varianta 1: Hlavní trasa rychlostní silnice ve *variantě 1* obchází přírodní památku z východu, ve vzdálenosti cca 70 m. Do těsné blízkosti se dostává větev MÚK Černá Hora.

K přímému zasažení plochy přírodní památky nedojde, bude však zasaženo ochranné pásmo. Nepřímé ovlivnění se, vzhledem k situování jak stavby, tak lokality v zářezu, nepředpokládá.

varianta 2: Hlavní trasa rychlostní silnice ve *variantě 2* obchází přírodní památku ze západu, ve vzdálenosti cca 20 m. Do těsné blízkosti se dostává větev MÚK Černá Hora

K přímému zasažení plochy přírodní památky nedojde, bude zasaženo ochranné pásmo. Z nepřímých ovlivnění je zde možnost negativního vlivu na hydrologický režim lokality.

Vzhledem k tomu, že ve vztahu k obci Černá Hora se jeví jako vhodnější *varianta 2* a vzhledem k tomu, že úseky obou variant jsou v této části vzájemně kombinovatelné, bude pro výběr varianty v tomto prostoru nezbytné realizovat hydrogeologické vrty s cílem ověřit původ podzemní vody dotující přírodní památku. Teprve na základě tohoto průzkumu bude možné objektivně vybrat úsek z obou variant s přijatelným vlivem na vodní režim lokality.

varianta 3: V tomto úseku je již vedena v trase *varianty 2*. Odhad možných vlivů je uveden výše.

Vliv na přírodní památku Krkatá bába:

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*). Výskyt těchto druhů byl potvrzen i současnými průzkumy. Z hlediska výskytu bezobratlých je význam lokality, vzhledem k její izolovanosti, prakticky nulový.

Území přírodní památky Krkatá bába je z hlediska rozmístění cenných biotopů nehomogenní. Těžiště výskytu zajímavých xerothermních společenstev se nachází v jižní části a je vázáno na výslunné jižní svahy při zakončení odolného hřbítku permských slepenců. V severní polovině převažuje vzrostlý borový les.

varianta 1: Hlavní trasa rychlostní silnice ve *variantě 1* prochází na estakádě středem přírodní památky a odděluje tak vzrostlý borový les od jižní části území s xerothermními společenstvy a geomorfologickými fenomény. Tento dopad byl již v minulosti podrobně posuzován a byl shledán jako akceptovatelný⁸.

varianta 2: Bez vlivu na přírodní památku.

varianta 3: Bez vlivu na přírodní památku.

Vliv na přírodní památky Malhostovická pecka a Drásovský kopeček:

Vliv na přírodní památku Malhostovické kopečky:

Vzhledem k tomu, že se tyto lokality nacházejí v těsné blízkosti a jsou charakterově prakticky totožné, bude vyhodnocení vlivů provedeno pro obě lokality současně.

Předmětem ochrany jsou v obou případech lokality teplomilné vegetace skalní stepi na vápencovém podloží s výskytem koniklece velkokvětého (*Pulsatilla grandis*). Průzkumy potvrdily také výskyty řady vzácných druhů bezobratlých, např. brouci *Carabus ullrichi*, *Brachynus crepitans* a *Brachynus explodens*, motýl otakárek fenyklový (*Papilio machaon*) a kudlanka nábožná (*Mantis religiosa*).

Lokality jsou dnes izolované v okolních plochách intenzivně využívané zemědělské půdy.

varianta 1: Hlavní trasa rychlostní silnice ve *variantě 1* prochází v zářezu cca 4 m hlubokém v těsné blízkosti obou lokalit, cca 20 m od lokality Drásovský kopeček a cca 50 m od lokality Malhostovická pecka. Její severozápadní okraj zasahuje přeložka silnice III/38529.

K přímému zasažení plochy přírodních památek nedojde, bude však zasaženo ochranné pásmo. Přeložku silnice III/38529 bude nutno odsunout tak, aby nezasahovala hranici přírodní památky.

Realizací rychlostní silnice dojde k zesílení izolovanosti lokalit, především ve vztahu k nejbližší, geologicky podobné lokalitě Čebínka. Výstavbou zářezu však může dojít k odkrytí skalního podloží a vzniku pro xerothermní druhy atraktivního biotopu.

V období výstavby bude třeba vhodnými opatřeními eliminovat prašnost v blízkosti těchto lokalit.

varianta 2: Bez vlivu na přírodní památku.

varianta 3: Bez vlivu na přírodní památku.

Vliv na přírodní památku Zlobice:

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. Tuto skutečnost prokázaly i provedené průzkumy, kdy zejména při průzkumech bezobratlých byla nalezena řada vzácných druhů a lokalita byla shledána jako jedna z entomologicky nejvýznamnějších v regionu. Ze zvláště chráněných druhů byli zjištěni motýli *Apatura iris*, *Apatura ilia* a brouci *Carabus ullrichi*, *Brachynus crepitans*, *Meloe violaceus*, *Oxythyrea funesta*. Dále byl nalezen evropsky významný druh motýla přástevníka kostivalového (*Callimorpha quadripunctaria*), jedná se o druh zapsaný v Příloze II Směrnice Rady 92/43/EHS jako druh prioritní.

Lokalita je vázána na výběžek lesního celku Zlobice a je ze třech stran v podstatě izolována v okolní zemědělské krajině.

⁸ 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.

varianta 1: Hlavní trasa rychlostní silnice ve *variantě 1* prochází v dostatečné vzdálenosti od přírodní památky. Na cca 60 m se přibližuje trasa přeložky silnice II/385. K přímému zasažení plochy přírodní památky při výstavbě, ani při provozu nedojde. Nepřímé ovlivnění se také nepředpokládá, vzhledem k dostatečné vzdálenosti od posuzovaného záměru a k faktu, že mezi záměrem a lokalitou se bude nacházet existující plocha zemědělské půdy.

varianta 2: Stejně jako v případě *varianty 1* se přímé, ani nepřímé ohrožení přírodní památky výstavbou posuzovaného záměru neočekává.

varianta 3: Bez vlivu na přírodní památku.

Vyhodnocení významného vlivu změn na chráněná území

V dotčeném území, které bylo na základě informací v úvodu zúženo, se nenachází zvláště chráněná území.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivů na zvláště chráněná území se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi realizace – č. 104
- pro fázi provozu – č. 109

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění zvláště chráněných území nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.8.3 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)“.

Vzhledem k rozsahu dotčeného území, které bylo zmenšeno na základě zúžení rozsahu původního záměru nedochází ke střetu ani přiblížení se záměru k lokalitám soustavy Natura 2000.

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

EVL Malhostovické kopečky vznikla v roce 2009 sloučením původních EVL Malhostovická pecka a EVL Zkamenělá svatba. Stalo se tak v rámci schválení novely nařízení vlády č. 371/2009, kterým se doplňuje národní seznam evropsky významných lokalit v kontinentální biogeografické oblasti na základě připomínek Evropské komise. Současně se sloučením lokalit došlo také k rozšíření předmětu ochrany o dvě přírodní stanoviště.

EVL Malhostovické kopečky

Kód lokality: _____ CZ0624235

Rozloha: _____ 2,63 ha

Biogeografická oblast: _____ Kontinentální

- lokalita se nachází cca 4 km jihovýchodně od Tišnova, 0,6 km jižně od středu obce Malhostovice, po levé straně silnice do Čebína, tvoří ji dvě samostatně oddělené plochy, které jsou současně vyhlášeny jako přírodní památka Malhostovické kopečky
- geomorfologicky významné dva skalní útvary z devonských vápenců s porosty skalní stepi
- EVL byla navržena z důvodu ochrany následujících stanovišť a jednoho rostlinného druhu:

— **6110** VÁPŇITÉ NEBO BAZICKÉ SKALNÍ TRÁVNÍKY (*ALYSSO-SEDION ALBI*) — **prioritní stanoviště**

V porostech se uplatňují bazifilní, zejména vápnomilné druhy efemér (např. *Arabis auriculata*, *Erophila spathulata*, *Saxifraga tridactylites* a *Veronica praecox*), drobných trvalek (např. *Acinos arvensis* a *Alyssum alyssoides*), mechů (např. *Tortella inclinata* a *Tortula ruralis*), jätrovek (např. *Mannia fragrans*), lišejníků (např. *Cladonia foliacea* a *Fulgensia fulgens*), hojně bývají sukulenty, zejména rozchodník bílý (*Sedum album*).

— **6210** POLOPŘIROZENÉ SUCHÉ TRÁVNÍKY A FACIE KŘOVIN NA VÁPŇITÝCH PODLOŽÍCH (*FESTUCO-BROMETALIA*)

Více nebo méně zapojené nízké trávníky s dominancí trsnatých trav kostřavy valiské (*Festuca valesiaca*), ostřice nízké (*Carex humilis*), kavylu vláskovitého (*Stipa capillata*) nebo péřitých druhů kavylů: kavylu Ivanova (*Stipa joannis*), kavylu sličného (*Stipa pulcherrima*) a kavylu tenkolistého (*Stipa tirsia*), velmi vzácně až ojediněle také kavylu jižního (*Stipa eriocaullis*), kavylu Smirnovova (*Stipa smirnovii*) a kavylu olýsalého (*Stipa zalesskii*). V oblastech s relativně chladnějším a vlhčím klimatem se jako dominanta častěji uplatňuje kostřava žlábkatá (*Festuca rupicola*). Porosty jsou obvykle druhově bohaté, s výraznějším zastoupením vytrvalých bylin a trav. Mechové patro má proměnlivou pokrývnost.

— **Č. 2093** KONIKLEC VELKOKVĚTÝ (*Pulsatilla grandis*)

Koniklec velkokvětý je střeoevropský endemit, který má v České republice významnou část svého areálu a představuje zde jeho severní hranici. Roste na Moravě, v Rakousku, na Slovensku, v Maďarsku a v severním Srbsku. Jedná se o vytrvalou trsnatou rostlinu s vegetativním rozrůstáním. Kvete velmi časně, na přelomu března a dubna. Přestože je produkce nažek bohatá, obnova populací generativním rozmnožováním je malá. Klíčení semen a růst semenáčků může úspěšně probíhat, jen když vegetace není příliš hustá a biotop má dostatek otevřených ploch bez vegetace.

Těžištěm výskytu v České republice je jižní a střední Morava, v Čechách neroste. Rozšířen je především v panonské části (Znojensko-brněnská pahorkatina, Pavlovské kopce, Hustopečská pahorkatina a Hanácká pahorkatina) a zasahuje do přiléhajícího území (moravské podhůří Vysočiny, Moravský kras, podhůří Dražanské vrchoviny), ojediněle se vyskytuje na jižním okraji Českomoravské vrchoviny a v Bílých Karpatech. V současné době je druh znám

z přibližně 200 lokalit v počtu mnoha desítek tisíc jedinců. Větší počet lokalit je především v širším okolí Brna a Znojma.

Hlavní příčinou ohrožení druhu je zarůstání biotopů náletem dřevin (především akátu), zahušťování bylinného patra a hromadění stařiny. Nejohroženější jsou populace na bývalých pastvinách nebo na stanovištích, která byla v minulosti aspoň občas sečena. V menší míře jsou některé populace ohroženy nadměrným sešlapem, především na lokalitách v blízkosti brněnské aglomerace nebo v území CHKO Pálava. Jisté nebezpečí představuje i přímé ničení rostlin v jarním období neukázněnými turisty nebo okus zvěří, která po zimním období vyhledává čerstvou potravu.

- dominantním typem vegetace jsou xerothermní úzkolisté trávníky (T3.3D) svazu *Festucion valesiacae*, na vystupujících skalkách se vytvářejí ostrůvkovitě společenstva vápencových skalek (S1.1) ze svazu *Festucion pallentis* a ojediněle lze nalézt i bazofilní vegetaci efemér a sukulentů (T6.2B), vyskytuje se zde početná populace koniklece velkokvětého (*Pulsatilla grandis*)
- na lokalitě se nachází velmi zachovalé porosty stepní vegetace v jinak zemědělsky intenzivně využívané krajině s řadou vzácných a chráněných teplomilných druhů, vyskytují se zde např. rozrazil klasnatý (*Pseudolysimachion spicatum*), čistec přímý (*Stachys recta*), koniklece velkokvětý (*Pulsatilla grandis*), bělozářka větvitá (*Anthericum ramosum*), hvozdík kartouzek (*Dianthus carthusianorum*), kostřava valiská (*Festuca valesiaca*), ostřice nízká (*Carex humilis*), prorostlík srpovitý (*Bupleurum falcatum*), na skalkách roste rozchodník bílý (*Sedum album*), sleziník červený (*Asplenium trichomanes*), sleziník routička (*A. ruta-muraria*), pěchava vápnomilná (*Sesleria albicans*), vegetaci efemér charakterizují druhy: lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*), huseník ouškatý (*Arabis auriculata*), tařinka horská (*Alyssum montanum*), česnek chlumní (*Allium senescens* subsp. *montanum*)
- jedna z nejbohatších populací koniklece velkokvětého (*Pulsatilla grandis*) v širokém okolí (celkový počet je odhadován na 6000 jedinců)

EVL Malhostovická pecka

Kód lokality: CZ0622165

Rozloha: 1,84 ha

Biogeografická oblast: Kontinentální

- 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, v širším okolí se vyskytují spraše
- EVL byla navržena z důvodu ochrany jednoho rostlinného druhu:

○ Č. 2093 KONIKLEC VELKOKVĚTÝ (*Pulsatilla grandis*)

Koniklece velkokvětý je středoevropský endemit, který má v České republice významnou část svého areálu a představuje zde jeho severní hranici. Roste na Moravě, v Rakousku, na Slovensku, v Maďarsku a v severním Srbsku. Jedná se o vytrvalou trsnatou rostlinu s vegetativním rozrůstáním. Kvete velmi časně, na přelomu března a dubna. Přestože je produkce nažek bohatá, obnova populací generativním rozmnožováním je malá. Klíčení semen a růst semenáčků může úspěšně probíhat, jen když vegetace není příliš hustá a biotop má dostatek otevřených ploch bez vegetace.

Těžištěm výskytu v České republice je jižní a střední Morava, v Čechách neroste. Rozšířen je především v panonské části (Znojensko-brněnská pahorkatina, Pavlovské kopce, Hustopečská pahorkatina a Hanácká pahorkatina) a zasahuje do přiléhajícího území (moravské podhůří Vysočiny, Moravský kras, podhůří Dražanské vrchoviny), ojediněle se vyskytuje na jižním okraji Českomoravské vrchoviny a v Bílých Karpatech. V současné době je druh znám z přibližně 200 lokalit v počtu mnoha desítek tisíc jedinců. Větší počet lokalit je především v širším okolí Brna a Znojma.

Hlavní příčinou ohrožení druhu je zarůstání biotopů náletem dřevin (především akátu), zahušťování bylinného patra a hromadění stařiny. Nejohroženější jsou populace na bývalých pastvinách nebo na stanovištích, která byla v minulosti aspoň občas sečena. V menší míře jsou některé populace ohroženy nadměrným sešlapem, především na lokalitách v blízkosti brněnské aglomerace nebo v území CHKO Pálava. Jisté nebezpečí představuje i přímé ničení rostlin v jarním období neukázněnými turisty nebo okus zvěří, která po zimním období vyhledává čerstvou potravu.

- 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 pestrými škálami 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.
- 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 valesiacae* a sv. *Bromion erecti*
 - 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*), čistic prímý (*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

- lokalita se nachází cca 4 km SZ od Kuřimi a 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
- EVL byla navržena z důvodu ochrany jednoho rostlinného druhu:
 - Č. **2093** KONIKLEC VELKOKVĚTÝ (*Pulsatilla grandis*)

Podrobné informace týkající se tohoto druhu uvedeny výše.

- 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. druhy 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

- lesní celek ležící cca 2 km SZ od Kuřimi, mezi Kuřimi a Malhostovicemi
- 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
- EVL byla navržena z důvodu ochrany těchto stanovišť:
 - **6210** POLOPŘIROZENÉ SUCHÉ TRÁVNÍKY A FACIE KŘOVIN NA VÁPENITÝCH PODLOŽÍCH (*FESTUCO-BROMETALIA*) — **prioritní stanoviště**

Jedná se o nízké, víceméně zapojené trávníky bez významného výskytu vstavačovitých s dominancí trav ovsíř luční (*Avenula pratensis*), kostřava luční (*Festuca ovina*), kostřava žlábkatá (*Festuca rupicola*) nebo bojínek tuhý (*Phleum phleoides*). Vyskytují se v nich druhy suchých trávníků se širokou ekologickou amplitudou, doprovázené různými acidofyty, např. psineček obecný (*Agrostis capillaris*), psineček tuhý (*A. vinealis*), pavínek horský (*Jasione montana*), smolníčka obecná (*Lychnis viscaria*) a šťovík menší (*Rumex acetosella*). Pravidelně bývají zastoupeny mechy, např. *Hypnum cupressiforme*, v rozvolněnějších porostech také lišejníky.

○ **9170 DUBOHABŘINY ASOCIACE *GALIO-CARPINETUM***

Lesy s převahou habru obecného dubu zimního a letního a častou příměsí lípy srdčité. V keřovém patře se vyskytují nižší jedinci dřevin stromového patra a dále např. svida krvavá, líska obecná a zimolez obecný. V bylinném patře je výrazný zejména jaterník podléška (*Hepatica nobilis*) a dále se vyskytují hájové druhy jako sasanka hajní (*Anemone nemorosa*), jestřábník zední (*Hieracium murorum*), plicník lékařský (*Pulmonaria officinalis*), lipnice hajní (*Poa nemoralis*) atd.

○ **9110 EUROSIBIŘSKÉ STEPŇÍ DOUBRAVY — prioritní stanoviště**

Teplomilné dubové porosty v nichž je zastoupen dub zimní, dub letní a vzácně dub cer. Ostatní druhy stromů jsou přimíšené minimálně. Stromové patro je v některých porostech velmi rozvolněné a dosahuje jen výšky 4–6 m. Keřové patro je zpravidla dobře vyvinuté a druhově bohaté. V bylinném patře, které je zpravidla bohatě druhové, dominuje zejména kostřava ovčí (*Festuca ovina*), lipnice hajní (*Poa nemoralis*) nebo tolita lékařská (*Vincetoxicum hirundinaria*). Vyskytují se v nejteplejších a nejsušších nížinách a pahorkatinách, kde tvoří teplomilné doubravy i velkoplošné porosty. V chladnějších a vlhčích oblastech suprakolinního stupně jsou však vázány téměř výhradně na strmější, jižně orientované svahy, kde tvoří maloplošné porosty, obklopené nejčastěji dubohabřinami.

- 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 ochranný 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*), ostrice 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*).

VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA SOUSTAVU NATURA 2000

Kromě formálních změn týkajících se EVL Malhostovické kopečky, které již byly popsány v kapitole C.1.3, došlo také k vývoji posouzení vlivu varianty 1 na tuto lokalitu.

Vzhledem ke skutečnostem, které vyplynuly z veřejného projednání v rámci procesu EIA, došlo k vypořádání opatření, které zmírňovalo negativní vliv varianty 1 na EVL Malhostovické kopečky. Na základě nového technického řešení (odklon trasy varianty 1 od EVL Malhostovické kopečky, umístění do hlubokého zářezu, zachování přeložky silnice III/38529 v původní trase — HBH Projekt spol. s r.o., 7/2010) byl vypracován aktualizovaný odborný poklad pro Posudek k předmětnému záměru (Ecological Consulting, 7/2010). Tento odborný podklad významný negativní vliv varianty 1 na EVL Malhostovické kopečky vyloučil za současného splnění následujících podmínek — zachování upraveného technického řešení varianty 1 při průchodu v blízkosti EVL Malhostovické kopečky a dodržení dalších navržených opatření v odborném podkladu. Všechny tyto podmínky se následně staly součástí souhlasného Stanoviska.

Vyhodnocení vlivu na EVL Zlobice zůstává beze změn.

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

Rychlostní silnice R43 v žádné z variant přímo nezasáhne ani jednu z lokalit, Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje však nevyločil možný významný vliv (viz *Příloha 2*), proto bylo jako podklad této Dokumentace EIA vypracováno Posouzení vlivů na EVL dle § 45i zákona.

Střety jednotlivých variant rychlostní silnice R43 se soustavou Natura 2000 jsou shrnuty v následující tabulce.

Tabulka D.55: Střety varianty 1 s lokalitami ze soustavy Natura 2000

km	kategorie	název	povaha střetu
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, přeložka silnice III/38529 zasahuje zářezem do lokality
19,000 a 19,300	EVL	Malhostovické kopečky	úprava trasy dle podmínek výše

EVL Zkamenělá svatba

● PŘÍMÉ VLIVY

Předmětem ochrany v této navržené evropsky významné lokalitě je jeden rostlinný druh – **koniklec velkokvětý** (*Pulsatilla grandis*). Dle hodnotící zprávy o stavu z hlediska ochrany evropsky významných druhů za období 2004–2006, kterou zpracovala Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (Ochrana přírody 62/5) jsou areál i populace tohoto druhu vyhodnoceny jako příznivé, celková situace pak jako méně příznivá.

Dle průzkumů provedených v dubnu 2006 a 2007 se na EVL Zkamenělá svatba tento druh vyskytuje v množství cca 250 trsů, z toho naprostá většina na straně lokality odvrácené od posuzovaného záměru. Na západním svahu (tj. na straně přivrácené k záměru) se vyskytuje populace o cca 30 trsech. Protože záměr je plánován ve vzdálenosti 45 m od EVL, přímé ovlivnění předmětu ochrany ani jeho biotopu nehrozí.

Celistvost (integrita) lokality. Nejde jen o celistvost prostorovou, ale jedná se zejména o celistvost ekologických funkcí vzhledem k cílům ochrany lokality. Vzhledem k lokalizaci a charakteru záměru, jakož i samotnému předmětu ochrany, je možné narušení celistvosti lokality vyloučit.

Kumulace vlivů na EVL:

Žádné kumulace s existujícími stavbami v době realizace a provozu ani kumulace s plánovanými záměry, které by mohly ovlivnit EVL Zkamenělá stavba, nejsou zpracovateli hodnocení dle §45i zákona známy.

● NEPŘÍMÉ VLIVY

V souvislosti s nepřímými vlivy záměru na EVL byly zkoumány změny v charakteristikách povrchových a podzemních vod, kvality ovzduší, půd a rizika havárií. Žádná změna ve výše uvedených charakteristikách nebyla shledána tak významná, aby ovlivnila předmět ochrany EVL nebo jeho biotop.

Nejvýznamnější ovlivnění může nastat zejména zvýšením přísunem některých částic produkovaných automobilovou dopravou (např. NO_x) a následnou změnou podmínek vhodných pro výskyt koniklece, postupná ruderalizace, atd.

Obecně je však možné konstatovat, že tento vliv je ve srovnání s ostatními vlivy, které ohrožují populaci koniklece velkokvětého a které nesouvisí s realizací záměru (např. zarůstání náletovými dřevinami, jako je akát atp., hromadění staříny, nadměrný sešlap způsobený návštěvníky, vyrývání jedinců koniklece do zahrádek, atd.)

nevýznamný. V části D.IV. jsou uvedena opatření, která navrhuje k posílení prosperity tohoto druhu na lokalitě a která doporučujeme k realizaci. Některá tato opatření se však již realizují v rámci managementu tohoto zvláště chráněného území.

EVL Malhostovická pecka

● — PŘÍMÉ VLIVY

Předmětem ochrany v této navržené evropsky významné lokalitě je jeden rostlinný druh — **koniklec velkokvětý** (*Pulsatilla grandis*). Dle hodnotící zprávy o stavu z hlediska ochrany evropsky významných druhů za období 2004–2006, kterou zpracovala Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (Ochrana přírody 62/5) jsou areál i populace tohoto druhu vyhodnoceny jako příznivé, celková situace pak jako méně příznivá.

Dle průzkumů provedených v dubnu 2006 a 2007 se na EVL Malhostovická pecka tento druh vyskytuje v množství cca 6000 trsů, z toho naprostá většina na východním svahu lokality odvráceném od posuzovaného záměru. Na západním svahu (tj. na straně přivrácené k záměru) koniklece nalezeny nebyly. Protože hlavní trasa *Varianty 1* je plánována ve vzdálenosti cca 70 m od EVL, přímé ovlivnění předmětu ochrany ani jeho biotopu nehrozí.

Součástí *varianty 1* je však i přeložka silnice III/38529, která svým zářezem zasahuje přímo do lokality. V tomto případě je nutné přeprojektování přeložky a její posunutí směrem na sever tak, aby se EVL Malhostovická pecka vyhnula. Požadavek na změnu vedení přeložky je uveden v části D.IV.

Celistvost (integrita) lokality. Nejde jen o celistvost prostorovou, ale jedná se zejména o celistvost ekologických funkcí vzhledem k cílům ochrany lokality. Vzhledem k lokalizaci a charakteru záměru, jakož i samotnému předmětu ochrany, je možné narušení celistvosti lokality vyloučit.

Kumulace vlivů na EVL:

Žádné kumulace s existujícími stavbami v době realizace a provozu ani kumulace s plánovanými záměry, které by mohly ovlivnit EVL Malhostovická pecka, nejsou zpracovateli hodnocení dle §45i zákona známy.

● — NEPŘÍMÉ VLIVY

V souvislosti s nepřímými vlivy záměru na EVL byly zkoumány změny v charakteristikách povrchových a podzemních vod, kvality ovzduší, půd a rizika havárií. Žádná změna ve výše uvedených charakteristikách nebyla shledána tak významná, aby ovlivnila předmět ochrany EVL nebo jeho biotop.

Nepřímé ovlivnění může nastat např. zvýšením přísunem některých částic produkovaných automobilovou dopravou (např. NO_x) a následnou změnou podmínek vhodných pro výskyt koniklece, postupná ruderalizace, atd. Obecně je však možné konstatovat, že tento vliv je ve srovnání s ostatními vlivy, které ohrožují populaci koniklece velkokvětého a které nesouvisí s realizací záměru (např. zarůstání náletovými dřevinami, jako je akát atp., hromadění stařiny, nadměrný sešlap způsobený návštěvníky, vyrývání jedinců koniklece do zahrádek, atd.)

nevýznamný.

V části D.IV. Dokumentace jsou uvedena opatření, která navrhuje k posílení prosperity tohoto druhu na lokalitě a která doporučujeme k realizaci. Některá tato opatření se však již realizují v rámci managementu tohoto zvláště chráněného území.

EVL Zlobice

● — PŘÍMÉ VLIVY

Předmětem ochrany v této navržené evropsky významné lokalitě tři druhy evropsky významných stanovišť, z toho dvě jsou prioritní:

6210 Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (*Festuco-Brometalia*) — prioritní stanoviště

Dle hodnoticí zprávy o stavu z hlediska ochrany evropsky významných typů přírodních stanovišť za období 2004–2006, kterou zpracovala Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (Ochrana přírody 62/5), je celková situace tohoto stanoviště (areál, rozloha, struktura a funkce i předpokládaný vývoj) vyhodnocena jako nepříznivá.

Celková rozloha biotopového stanoviště č. 6210 na území EVL Zlobice je 2 ha. Na lokalitě se vyskytuje v mozaikách na severovýchodní a severozápadní straně. Minimální vzdálenost těchto ploch od záměru je necelých 500 m, k přímému ovlivnění biotopu záměrem tedy nedojde.

9170 Dubohabřiny asociace *Galio-Carpinetum*

Dle hodnoticí zprávy o stavu z hlediska ochrany evropsky významných typů přírodních stanovišť za období 2004–2006, kterou zpracovala Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (Ochrana přírody 62/5), je areál i rozloha tohoto stanoviště hodnocena jako příznivá, struktura, funkce a předpokládaný vývoj jako nepříznivý. Celková situace tohoto stanoviště pak jako nepříznivá.

Celková rozloha biotopového stanoviště č. 9170 na území EVL Zlobice je 30,6 ha. Najdeme jej ve střední a východní části EVL. Minimální vzdálenost těchto ploch od záměru je přibližně 700 m, k přímému ovlivnění biotopu záměrem tedy nedojde.

Největším rizikem pro tento druh stanoviště je převod na jehličnaté kultury a přezvěření. Na území EVL Zlobice by bylo vhodné obnovit původní pařezinový způsob hospodaření a zajistit tak vzácným světlomilným druhům, které se zde vyskytují, dobré podmínky pro další existenci.

9110 Eurosibiřské stepní doubravy – prioritní stanoviště

Dle hodnoticí zprávy o stavu z hlediska ochrany evropsky významných typů přírodních stanovišť za období 2004–2006, kterou zpracovala Agentura ochrany přírody a krajiny ČR (Ochrana přírody 62/5), je areál i rozloha tohoto stanoviště hodnocena jako příznivá, struktura, funkce a předpokládaný vývoj jako nepříznivý. Celková situace tohoto stanoviště pak jako nepříznivá.

Celková rozloha biotopového stanoviště č. 6210 na území EVL Zlobice je 13,8 ha. Najdeme jej v jižní a severozápadní části EVL. Minimální vzdálenost těchto ploch od záměru je přibližně 75 m, k přímému ovlivnění biotopu záměrem tedy nedojde.

Největším rizikem pro tento druh stanoviště je převod na borové kultury, invaze akátu, přezvěření, tracheomykózy a eutrofizace.

Celistvost (integrita) lokality. Nejde jen o celistvost prostorovou, ale jedná se zejména o celistvost ekologických funkcí vzhledem k cílům ochrany lokality. Vzhledem k lokalizaci a charakteru záměru, jakož i samotným předmětům ochrany, je možné narušení celistvosti lokality vyloučit.

Kumulace vlivů na EVL:

Žádné kumulace s existujícími stavbami v době realizace a provozu ani kumulace s plánovanými záměry, které by mohly ovlivnit EVL Zlobice, nejsou zpracovateli hodnocení dle §45i zákona známy.

● NEPŘÍMÉ VLIVY

V souvislosti s nepřímými vlivy záměru na EVL byly zkoumány změny v charakteristikách povrchových a podzemních vod, kvality ovzduší, půd a rizika havárií. Žádná změna ve výše uvedených charakteristikách nebyla shledána tak významná, aby ovlivnila předměty ochrany EVL.

Nejvýznamnější ovlivnění může nastat zvýšením přísunem některých částic produkovaných automobilovou dopravou (např. NO_x) a následnou změnou podmínek na stanovištích, postupná ruderalizace, atd. Tento faktor se však (ve srovnání s dalšími ohrožujícími faktory, které nesouvisí s realizací záměru) jeví jako nevýznamný. Jedná se zejména o změnu druhové struktury, invaze akátu, přezvěření atd.

V části D.IV. jsou uvedena opatření, která navrhuje pro posílení prosperity předmětů ochrany na lokalitách a která doporučujeme k realizaci. Některá tato opatření se však již realizují v rámci managementu těchto zvláště chráněných území.

Tabulka D.56: Střety varianty 2 s lokalitami ze soustavy Natura 2000

km	kategorie	název	povaha střetu
MÚK Kuřim	EVL	Zlobice	přiblížení větve MÚK a přeložky silnice II/385 na cca 65 m
18,500	EVL	Zlobice	přiblížení na cca 250 m
18,700	EVL	Zkamenělá svatba	přiblížení na cca 500 m
19,000	EVL	Malhostovická pecka	přiblížení na cca 750 m
18,700 a 19,000	EVL	Malhostovické kopečky	přiblížení na cca 500 m a 750 m

EVL Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba EVL Malhostovické kopečky se nachází od varianty 2 dále (500, resp. 700 m), než je tomu v případě varianty 1 (45, resp. 70 m). K EVL Zlobice se hlavní trasa varianty 2 přibližuje na vzdálenost 250 m. Vzdálenost od prioritního stanoviště 9110, které je předmětem ochrany nalézajícím se nejbližší k záměru, je cca 400 m.

Vliv této varianty na hodnocené lokality bude v případě EVL Zkamenělá svatba a Malhostovická pecka EVL Malhostovické kopečky menší, než je tomu u vlivů varianty 1, které jsou popsány výše. V případě EVL Zlobice se sice trasa varianty 2 přimyká blíže v porovnání s variantou 1 (250 m), ale míra vlivů zůstává podobná jako u varianty 1 (viz výše).

Vzdálenost varianty 3 od lokalit je řádově v km. Proto je jakékoli působení záměru na lokality, ať už přímé nebo nepřímé, vyloučeno. Stejně tak je tomu i v případě narušení celistvosti lokalit a kumulativních vlivů. Navíc se v této variantě nebude realizovat přeložka silnice II/385 a MÚK Kuřim, které se nacházejí v blízkosti západního a jihozápadního okraje EVL Zlobice.

Celkové zhodnocení vlivů na soustavu Natura 2000

Při zvážení všech vlivů na EVL (přímých i nepřímých), vlivů na integritu, cíle a předměty ochrany území a kumulativních vlivů, je možné konstatovat, že významný negativní vliv na navržené evropsky významné lokality Malhostovické kopečky Zkamenělá svatba, Malhostovická pecka a Zlobice, vyvolaný realizací rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka ve variantách 1, 2 a 3, **lze vyloučit**. Z hlediska vlivů na soustavu Natura 2000 doporučujeme k realizaci variantu 3.

Vyhodnocení významného vlivu změn na lokality soustavy Natura 2000

V dotčeném území, které bylo na základě informací v úvodu zúženo, se nenachází lokality soustavy Natura 2000. To, že nedošlo v kontextu se záměrem ke změnám v souvislosti soustavy Natura 2000, potvrdilo i vyjádření Krajského úřadu Jihomoravského kraje pod č.j. JMK 166791/2025 (Příloha 4 tohoto Podkladu).

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice ovlivnění lokalit Natura 2000 se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi přípravy – č. 71, 73
- pro fázi realizace – č. 81, 104
- pro fázi provozu – č. 109, 110

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění lokalit Natura 2000 nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.8.4 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.

Beze změny

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

Přírodní park Lysicko

- zřízení 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

VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA PŘÍRODNÍ PARKY

Posuzovaný záměr prochází na k.ú. Žernovník u Černé Hory a k.ú. Černá Hora po jihovýchodní hranici přírodního parku Lysicko. Tato hranice je vedena tělesem *Staré dálnice*. Délka kontaktu je cca 2 km. Vliv tohoto kontaktu na západně ležící plochu přírodního parku lze u všech tří posuzovaných variant označit za nevýznamný.

Vyhodnocení významného vlivu změn na přírodní parky

Z hlediska přírodních parků v území **nenastaly změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2007.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice ovlivnění přírodních parků se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi přípravy – č. 16, 18, 28
- pro fázi realizace – č. 81
- pro fázi provozu – č. 109

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění přírodních parků nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.8.5 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.

Beze změny.

Navržené varianty rychlostní silnice R43 budou 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~~
- ~~— zřízení 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~~
- ~~— zřízení 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~~

~~Ježovec~~

- ~~— k.ú. Lubě, Malá Lhota~~
- ~~— rozloha 27,8 ha~~
- ~~— zřízení veřejnou vyhláškou Okresního úřadu Blansko, Referátu životního prostředí, č.j. XI/99/MA ze dne 22.11.1999~~
- ~~— subxerofilní travobylinná lada s keři, členěna i skupinami stromů a keřů, sady a polokulturními loukami, paleontologické naleziště permských zkamenělin~~

~~Kotoulska~~

- ~~— k.ú. Kuřim a Moravské Knínice~~
- ~~— rozloha 0,50 ha~~
- ~~— zřízení 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~~
- ~~— zřízení 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~~

VLIV POSUZOVANÉHO ZÁMĚRU NA VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY (VKP)

Záměr při průchodu dotčeným územím dostává do střetu s řadou významných krajinných prvků. Pro zhodnocení míry narušení jednotlivých VKP záměrem byla v následujícím textu a tabulkách použita následující stupnice:

1 – okrajový vliv – VKP je záměrem ovlivněn přímo nebo nepřímo, ale přirozená ekologicko-stabilizační funkce nebude narušena

2 – středně silný vliv – VKP z části přestane vlivem realizace záměru plnit své přirozené ekologicko-stabilizační funkce

3 – likvidační vliv – VKP přestane vlivem záměru plnit své přirozené ekologicko-stabilizační funkce

Střety jednotlivých variant záměru s významnými krajinnými prvky (VKP) jsou přehledně uvedeny v následujících tabulkách:

Tabulka D.57: Střety varianty 1 s významnými krajinnými prvky „ze zákona“

km	k.ú.	název	povaha střetu/míra narušení
přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi)			
MÚK Kuřim-východ	Kuřim	vodní tok Kuřimka	vícenásobné křížení s větvemi MÚK/2
MÚK Kuřim-východ	Kuřim	vodní tok Lipůvka	křížení s větvemi MÚK/2
MÚK Kuřim-východ	Kuřim	bezejmenný vodní tok	křížení s větví MÚK/2
1,560 – 1,720	Kuřim	les	prochází/3
1,715	Kuřim	bezejmenný vodní tok	křížení/1
2,730	Kuřim	Luční potok	křížení/1
hlavní trasa R43			
MÚK Kuřim	Čebín	Čebínský potok	vícenásobné křížení s větvemi MÚK/3
20,364	Drásov/Malhostovice	vodní tok Lubě	křížení/1
22,620 – 22,660	Všechovice	vodní plocha	likvidace/3
22,676	Všechovice	Uninský potok	křížení/1
23,850	Všechovice/Skalička	vodní tok Skalička	křížení/1
23,830 – 24,210	Skalička	les	prochází/1
25,680 – 26,830	Hluboké Dvory/Lubě	les	prochází/1
25,830	Hluboké Dvory	bezejmenný vodní tok	křížení/1
26,390	Lubě	vodní tok Lubě	křížení/1
28,740 – 28,950	Žernovník	les	prochází/1
29,355 – 29,430	Žernovník	les	prochází/1
29,390	Žernovník	bezejmenný vodní tok	křížení/1
29,430 – 29,780	Žernovník	les	zásah do okraje/1
29,780 – 30,000	Žernovník	les	prochází/1
30,200 – 30,335	Žernovník/Černá Hora	les	prochází/1
30,250	Žernovník/Černá Hora	vodní tok Býkovka	křížení/1
31,400	Bořitov	bezejmenný vodní tok	křížení/1

32,630	Černá Hora	bezejmenný vodní tok	křížení/1
32,660	Býkovice	Žerůtský potok	křížení/1
34,580	Lysice	Lysický potok	křížení/1
36,290	Drnovice	vodní tok Úmoří	křížení/1
38,250	Sebranice	vodní tok Výпустek	křížení/1
38,770	Sebranice	rybník V slatinách	likvidace/3

Tabulka D.58: Střety varianty 1 s registrovanými významnými krajinnými prvky

km	k.ú.	název	povaha střetu/míra narušení
přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi)			
1,015—1,070	Kuřim	Kotoulska	zasažení okraje/1
hlavní trasa R43			
20,390	Malhostovice	Homole	přiblížení na cca 200 m/1
20,390	Drásov	U dálnice	přiblížení na cca 55 m/1
20,530—21,050	Drásov	Dálnice	likvidace/3

Trasa posuzovaného záměru ve variantě 1 kříží řadu vodních toků a prochází řadou lesních celků. Tyto střety neovlivní ekologicko-stabilizační funkci těchto prvků.

Dále dojde k likvidaci jedné dvou drobných vodních ploch vázaných na výkop Staré dálnice. Tyto plochy by bylo vhodné v rámci souboru navazujících krajinných opatření kompenzovat na blízkých vybraných lokalitách.

Ve variantě 1 dojde k likvidaci jednoho registrovaného VKP v trase Staré dálnice.

Celkově lze vliv rychlostní silnice ve variantě 1 na významné krajinné prvky označit za akceptovatelný.

Tabulka D.59: Střety varianty 2 s významnými krajinnými prvky „ze zákona“

km	k.ú.	název	povaha střetu/míra narušení
přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi)			
MÚK Kuřim-východ	Kuřim	vodní tok Kuřimka	vícenásobné křížení s větvemi MÚK/2
MÚK Kuřim-východ	Kuřim	vodní tok Lipůvka	křížení s větvemi MÚK/2
MÚK Kuřim-východ	Kuřim	bezejmenný vodní tok	křížení s větví MÚK/2
1,560—1,720	Kuřim	les	prochází/3
1,715	Kuřim	bezejmenný vodní tok	křížení/1
2,730	Kuřim	Luční potok	křížení/1
hlavní trasa R43			
MÚK Kuřim	Čebín	Čebínský potok	vícenásobné křížení s větvemi MÚK/3
20,175	Malhostovice	vodní tok Žalvíř	křížení/1
20,636	Malhostovice	Šekramský potok	křížení/1
21,000—21,127	Malhostovice	les	prochází/2
21,127	Malhostovice	vodní tok Žlábek	křížení/1

23,336	Nuzířov/Újezd	vodní tok Lažánka	křížení/ 1
23,500 – 23,650	Újezd	les	prochází/ 2
25,079	Újezd	bezejmenný vodní tok	křížení/ 1
25,090 – 25,210	Újezd	les	prochází/ 2
25,824	Újezd	bezejmenný vodní tok	křížení/ 1
25,810 – 25,940	Újezd	les	prochází/ 1
26,060 – 26,390	Újezd	les	prochází/ 1
26,225	Újezd	bezejmenný vodní tok	křížení/ 1
27,130	Malá Lhota	Malolhotský potok	křížení/ 1
27,135 – 27,225	Malá Lhota	les	prochází/ 1
28,500 – 28,830	Žernovník	les	prochází/ 1
29,250 – 29,315	Žernovník	les	prochází/ 1
29,500 – 29,690	Žernovník	les	prochází/ 1
29,690 – 29,800	Žernovník	les	prochází/ 1
29,291	Žernovník	bezejmenný vodní tok	křížení/ 1
30,100 – 30,250	Žernovník	les	prochází/ 1
30,154	Žernovník/Černá Hora	vodní tok Býkovka	křížení/ 1
31,160 – 31,326	Černá Hora	les	prochází/ 1
31,326	Býkovice/Černá Hora	bezejmenný vodní tok	křížení/ 1
32,330	Býkovice	bezejmenný vodní tok	křížení/ 1
32,637	Býkovice/Lysice	Žerůtský potok	křížení/ 1
34,380	Lysice	Lysický potok	křížení/ 1
36,090	Drnovice	vodní tok Úmoří	křížení/ 1
38,050	Sebranice	vodní tok Výpustek	křížení/ 1
38,570	Sebranice	rybník V slatinách	likvidace/ 3

Tabulka D.60: Střety varianty 2 s registrovanými významnými krajinnými prvky

km	k.ú.	název	povaha střetu
přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi)			
1,015 – 1,070	Kuřim	Kotoulska	zasažení okraje/ 2
hlavní trasa R43			
26,935	Malá Lhota, Lubě	Ježovec	protíná/ 2

Trasa posuzovaného záměru ve variantě 2 kříží řadu vodních toků a prochází řadou lesních celků. Tyto střety neovlivní ekologicko-stabilizační funkci těchto prvků.

Dále dojde k likvidaci vodní plochy vázané na výkop *Staré dálnice*. Tuto plochu by bylo vhodné v rámci souboru navazujících krajinných opatření kompenzovat na blízké vybrané lokalitě.

Trasa varianty 2 bude procházet registrovaným VKP Ježovec.

Celkově lze vliv rychlostní silnice ve variantě 2 na významné krajinné prvky označit za akceptovatelný.

Tabulka D.61: Střety varianty 3 s významnými krajinnými prvky „ze zákona“

km	k.ú.	název	povaha střetu
hlavní trasa R43			
0,069	Kuřim	Bělečský potok	křížení/1
0,770	Kuřim	vodní tok Kuřimka	křížení/1
1,370	Kuřim	vodní tok Lipůvka	křížení/1
2,471	Lipůvka	vodní tok Lipůvka	křížení/1
3,900 – 4,140	Lažany/Lipůvka	les	protíná/1
4,775	Lažany	vodní tok Lažánka	křížení/1
5,737 – 6,170	Lažany	bezejmenný vodní tok	souběh a křížení/1
6,200 – 6,600	Újezd/Lažany	les	těsně míjí/1
8,556	Malá Lhota	Malolhotský potok	křížení/1
8,640 – 9,350	Malá Lhota	les	protíná/1
10,000 – 10,100	Žernovník	les	protíná/1
10,500 – 11,040	Žernovník	les	protíná/1
10,519	Žernovník	bezejmenný vodní tok	křížení/1
11,350 – 11,500	Žernovník	les	protíná/1
11,400	Žernovník/Černá Hora	vodní tok Bykovka	křížení/1
12,410 – 12,575	Černá Hora	les	protíná/1
12,575	Bykovice/Černá Hora	bezejmenný vodní tok	křížení/1
13,580	Bykovice	bezejmenný vodní tok	křížení/1
13,880	Bykovice/Lysice	Žerůtský potok	křížení/1
15,620	Lysice	Lysický potok	křížení/1
17,330	Drnovice	vodní tok Úmoří	křížení/1
19,290	Sebranice	vodní tok Výpustek	křížení/1
19,810	Sebranice	rybník V slatinách	likvidace/3

Trasa posuzovaného záměru ve variantě 3 kříží řadu vodních toků a prochází řadou lesních celků. Tyto střety neovlivní ekologicko-stabilizační funkci těchto prvků.

Dále dojde k likvidaci vodní plochy vázané na výkop *Staré dálnice*. Tuto plochu by bylo vhodné v rámci souboru navazujících krajinných opatření kompenzovat na blízké vybrané lokalitě.

Celkově lze vliv rychlostní silnice ve variantě 3 na významné krajinné prvky označit za akceptovatelný.

Vyhodnocení významného vlivu změn na významné krajinné prvky

V dotčeném území nebyly zaznamenány nově vymezené registrované VKP ani VKP „ze zákona“. Vyhodnocení vlivu záměru na VKP „ze zákona“ zůstává platné.

Z hlediska **stavu a ovlivnění významných krajinných prvků nenastaly významné změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2007.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice ovlivnění významných krajinných prvků se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi přípravy – č. 18 – 21, 30 – 33, 52, 56, 57, 59, 60, 66, 70 – 73,
- pro fázi realizace – č. 81, 83
- pro fázi provozu – č. 109

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění významných krajinných prvků nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.9 Biota

2.9.1 Biologická rozmanitost

Tato kapitola je nově přidána na základě novely zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (ve znění zákona č. 326/2017 Sb.), která vstoupila v účinnost od 1. 11. 2017. Doplnění kapitoly biologická rozmanitost vychází z revidované směrnice EIA (směrnice EP a Rady 2014/52/EU ze dne 16. 4. 2014, kterou se mění směrnice Rady 2011/92/EU o EIA).

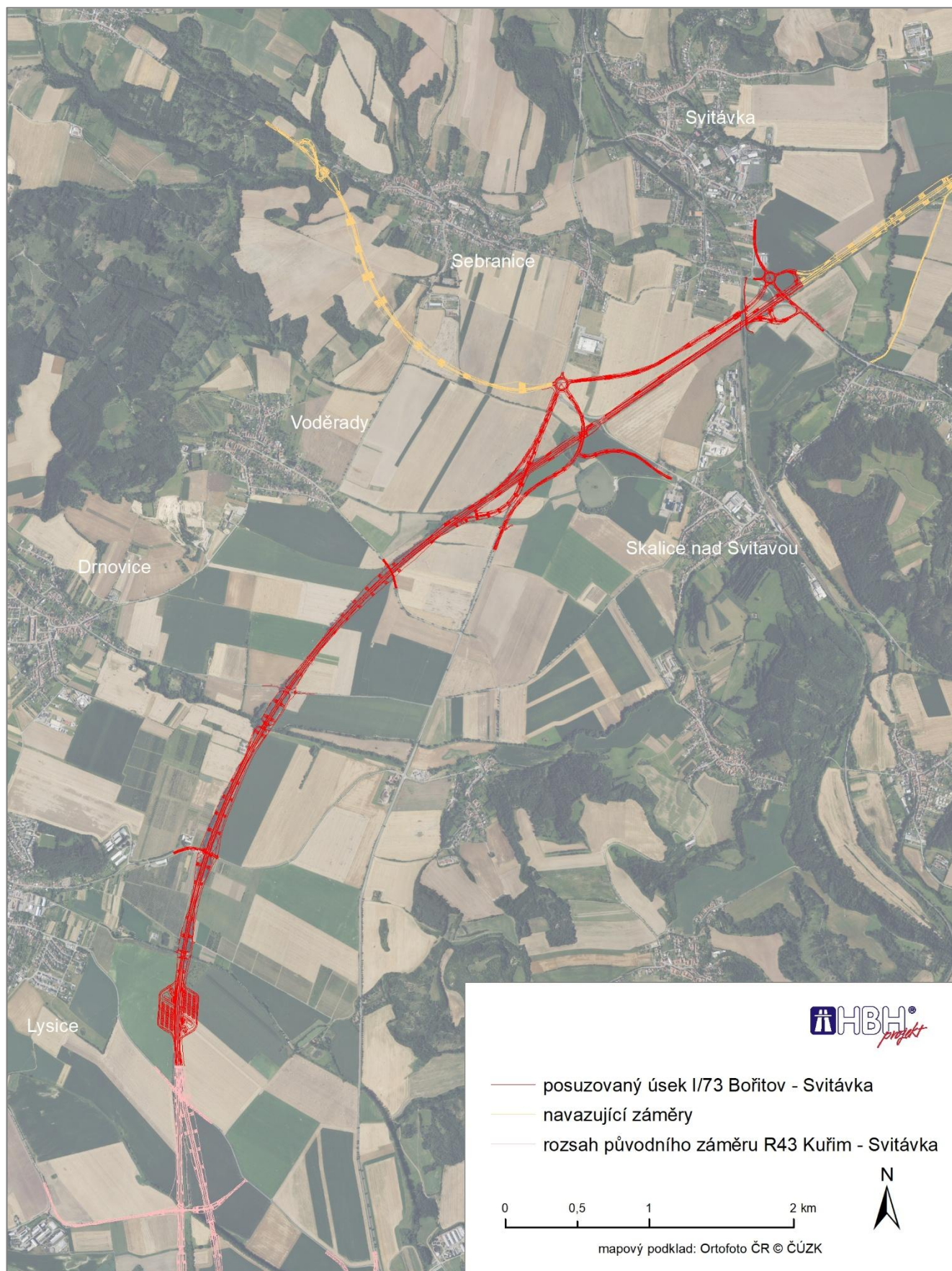
Dotčené území je významně pozměněno lidskou činností, a to především obytnou a průmyslovou zástavbou a zemědělstvím, méně pak těžbou či tělesem Staré dálnice. Zároveň ale také prochází rozsáhlými lesními celky (hospodářské lesy), hlubokými údolími, trasa kříží vodní toky s vyvinutými břehovými a doprovodnými porosty a ojediněle i ostrůvky xerothermní vegetace vázané na výslunné svahy. Přírodně nejhodnotnější části jsou chráněny v přírodních památkách a přírodních rezervacích.

Varianta 1 i 2 jsou vedeny na začátku trasy (v území Tišnovské kotliny) prakticky po orné půdě nebo v blízkosti městské zástavby. Přírodně hodnotnější biotopy lze zde pozorovat pouze v trase Staré dálnice (varianta 1), jedná se ale o malé izolované prvky s nízkou hodnotou. V Tišnovské kotlině se nachází PP Zlobice a PP Malhostovické kopečky. V prostoru Žernovnické hrástě prochází varianta 1 (cca od km 23,000) lesnatějším územím a kříží zde zachovalé údolí Lubě s PP Krkatá bába. Varianta 2 od cca km 22,000 prochází oblastmi Zlobice a Hořická vrchovina, kde se také dostává do členitějšího území a kříží údolí Lažánky s významnými biotopy na jejím jižním svahu a údolí Malolhotského potoka. Lesní porosty jsou v současné době samozřejmě ovlivněny i „kůrovcovou kalamitou“, ale nedochází až tak rozsáhlému odtěžování i díky velkému zastoupení listnatých dřevin především v uzavřených údolích vodních toků. V oblasti Lysické sníženiny varianty obchází PP Čtvrťky za Bořím a následně se spojují do jedné varianty, vedené v trase Staré dálnice. Jedná se o linii náletových dřevin, jejíž části jsou různě vyvinuté, drobnými políčky, drobnými vodními toky a ojedinělými mokřadními plochami. Tento liniový prvek je uzavřen z obou stran ornou půdou nebo ovocnými sady. Biodiverzita dotčeného území je poměrně rozmanitá.

Vyhodnocení významného vlivu změn na biologickou rozmanitost

V rámci dotčeného území nedošlo k výrazné změně využití dotčeného území, které je i nadále obhospodařováno a udržováno podobně, jako tomu bylo v době vydání stanoviska EIA v roce 2007. Lesní a zemědělské pozemky jsou procentuálně zastoupeny v území přibližně stejně jako v roce 2007. Určité plochy ustoupily rozšiřující se obecní zástavbě, z pohledu biodiverzity nedošlo však k zásadní změně.

**Obrázek 8: Stav území v prostoru zúženého rozsahu záměru v roce 2006**

**Obrázek 9: Stav území v prostoru zúženého rozsahu záměru v roce 2024**

Jak je patrné z výše uvedeného, **nenastaly v dotčeném území z hlediska využití území významné změny** oproti stavu v době vydání stanoviska, které by vyžadovaly hodnocení postupem dle ZPV nebo přidání nové podmínky do stanoviska EIA.

Je ovšem možné odůvodněně předpokládat, že biodiverzita prostředí se přesto od doby zpracování dokumentace EIA snížila. Svědčí o tom četné výzkumné práce, které dokládají dlouhodobé snižování biodiverzity na území Evropské unie i České republiky (např. Rada et al. (2018)). Jedním z hlavních důvodů je stále intenzivnější využívání zemědělské i lesní půdy, což zahrnuje celou řadu dílčích vlivů, jako je nadměrné používání chemických látek, využívání geneticky modifikovaných rostlin nebo nárůst mechanizace. S intenzifikací je spojeno také odstraňování nebo zmenšování výměry mimoprodukčních ploch nebo odvodňování krajiny.

Jedním z dalších důvodů snižování biodiverzity je také stále rostoucí fragmentace krajiny, s čímž je spojené oslabování jednotlivých místních populací, přerušení komunikačních kanálů mezi nimi a postupný zánik jednotlivých lokalit výskytu.

Jedná se ovšem o celorepublikový (celoevropský) problém, který je nutné řešit komplexně na všech úrovních (od nadnárodní – funkční nastavení dotační politiky, po lokální – osvěta mezi zemědělci).

Není nutné nové hodnocení dle ZPV. Změny odrážejí celorepublikový trend a je nutné realizovat koncepční řešení zemědělského a lesnického hospodaření v rámci celorepublikovém (EU). Podmínku na úrovni procesu EIA za tímto účelem není reálné stanovit.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivů biodiverzity se nepřímo vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi přípravy – č. 16–19, 21, 28, 30, 32, 34, 35, 38, 50–66, 70, 71, 73,
- pro fázi realizace – č. 81–86, 92, 95, 100, 102, 103, 104, 107
- pro fázi provozu – č. 109, 110

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění biologické rozmanitosti nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.9.2 Flóra, fauna a ekosystémy

Tato kapitola obsahuje aktualizované části C.II.5 Fauna, flóra a ekosystémy dokumentace EIA z roku 2007. Na konci kapitoly jsou následně aktualizované vlivy původně uvedené v kapitole D.I.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy dokumentace EIA.

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 vymezovány 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 vymezit 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 středoevropských listnatých lesů**, na území **podprovincie hercynské**. Dle aktuálního biogeografického členění ČR (Culek a kol. 1996) prochází záměr severním výběžkem **Brněnského bioregionu (1.24)**.

Z typologického hlediska je v posuzovaném území zastoupeno šest biochor:

3BE Erodované plošiny na spraších 3. v.s. – homogenní

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

Potencionální přirozenou vegetaci 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.

Tato biochora je v zájmovém území nejvíce rozšířena, jedná se o typickou biochoru sníženin, a to v oblasti **Lipůvky a Lažan v Milonické sníženině, v okolí Drásova, Malhostovic a Nuzífova v Tišnovské kotlině a v Lysické sníženině** táhnoucí se od Býkovic a Bořitova až k Sebranicím.

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 nemorosi-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 potočních 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.

Biochora, zabírající většinu území Žernovnické hrástě, se rozkládá ve středu zájmového území mezi obcemi Hluboké Dvory, Lubě, Žernovník, Újezdem u Černé Hory a městysem Černá Hora.

3Nh Užší převážně hlinité nivy 3. v.s. – kontrastně-similární

Substrát tvoří naplavené mladoholocenní písčité hlíny, u podhorských řek hlinité písky. Jejich mocnost bývá 1 – 2 m, v podloží se nacházejí většinou do 10 m mocné štěrkopísky.

Potenciální vegetaci podél toků se představují olšové jasaniny (*Pruno-Fraxinetum*), které na suchých okrajích přecházejí v hercynské černýšové dubohabřiny (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*). Na odlesněných místech bývají louky svazu *Arrhenatherion*, na vlhkých místech svazu *Calthion*, resp. *Molinion* a porosty vysokých ostřic svazu *Caricion gracilis*.

Dominantním způsobem využití jsou zde pole, lesy jsou velmi vzácné. Louky jsou relativně hojné, a to zvláště v segmentech s neregulovanými toky a dále od osídlení. Většinou jsou kulturní nebo opuštěné a zruderalizované. Sídla jsou zastoupena v průměru hojně, ale velmi nerovnoměrně.

Biochora zaujímá nivu řeky Svitavy, v zájmovém území se objevuje v okolí Svitávky a Skalice nad Svitavou.

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.

Biochora se rozprostírá v údolí říčky Lubě, porosty jsou zde složené z dubu, habru a lip, při okrajích lesů jsou pak akátiny. V údolí jsou také přirozené a polopřirozené skalní stepi, okrajově chráněné v rámci PP Krkatá bába.

3VP – Vrchoviny na neutrálních plutonitech 3. v.s. – kontrastně-similární

Substrát je tvořen starými proterozoickými granodiority brněnského masivu. Jsou biotitické až amfibol-biotitické a začerstva mívají narůžovělou barvu.

Kostru potenciální přirozené vegetace tvoří plošně rozšířené hercynské černýšové dubohabřiny (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*), na úpatích přecházející v karpatské ostřicové dubohabřiny (*Carici pilosae-Carpinetum*). Na jihozápadních srázích se ojediněle vyskytují teplomilné břekové doubravy (*Sorbo torminalis-Quercetum*). V nivách větších toků lze předpokládat ptačincové olšiny (*Stellario-Alnetum glutinosae*), na lesních prameništích ostřicové jasaniny (*Carici remotae-Fraxinetum*). Na odlesněných místech lze nejčastěji očekávat ovsíkové louky (svaz *Arrhenatherion*), v potočních nivách vlhké louky svazu *Calthion*.

Lesy jsou překvapivě hojné, v rámci typu souvislé a tvoří převážně rozsáhlé lesní komplexy, vzácněji velké lesy. Pole tvoří malé plochy mezi sídly a lesy. Sídla jsou tvořena původními středně velkými a velkými vesnicemi, zpravidla protáhlými a situovanými v údolích u vodních zdrojů.

Biochora se nalézá mezi Milonickou sníženinou a Tišnovskou kotlinou. Zaujímá obec Újezd u Černé Hory a zalesněné svahy mezi Skaličkou a Lažany a mezi Nuzířovem a Lipůvkou.

-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).

Potenciální 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.

Biochora zaujímá oblast kopce Čebínka a hřbet s Čebínským kopcem mezi Moravskými Knínicemi a Čebínem.

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 nemorosi-Carpinetum*), na úpatích a stinných svazích s přechody do ostricových 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 střevíčníkem 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.

Biochora zaujímá zalesněné svahy Zlobice.

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 nemorosi-Carpinetum*). V lokálně teplejších polohách mohou dubohabřiny doprovázet středoevropské mochnové doubravy (*Potentillo-albae-Quercetum*). V potočních nivách lze předpokládat olšové jasaniny (*Pruno-Fraxinetum*). Na odlesněných místech lze předpokládat porosty teplomilných trávníků svazu *Cirsio-Brachypodion pinnati*, na mezických místech ovsíkové louky svazu *Arrhenatherion* a podél potoků 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.

Tuto biochoru nalezneme v nejbližším okolí města Kuřim.

Pro detailní poznání biologické hodnoty území dotčeného trasami posuzovaných variant byla v průběhu vegetační sezóny 2006 a 2007 provedena odborníky ze sdružení Sagittaria série terénních průzkumů. Tyto přírodovědné průzkumy byly zaměřené na následující skupiny:

- rostliny (botanika) – Mgr. Michal Krátký, Mgr. Slavomír Dostálík
- motýli (*Lepidoptera*) a brouci (*Coleoptera*) – Lukáš Špitzer, Jana Lehnertová
- vodní organizmy a ryby (hydrobiologie a ichtyologie) – RNDr. Lukáš Merta Ph.D.
- obojživelníci a plazi (herpetologie) – Mgr. Michal Krejčí
- savci (mammaliologie) – Mgr. Jan Losík
- letouni (chiropterofauna) – Mgr. Tomáš Bartonička, Ph.D.
- ptáci (ornitologie) – Karel Poprach

Vytipování možných migračních tras obojživelníků a plazů provedl biolog Ivan Zwach (2007).

Charakteristika průzkumovaných lokalit a tabelární soupis zastižených druhů je pro zástupce flóry uveden v Příloze 4 (součást Dokumentace EIA na přiloženém CD) a pro zástupce fauny v Příloze 5 (součást Dokumentace EIA na přiloženém CD).

Posuzované koridory jednotlivých variant rychlostní silnice R43 lze rozdělit na čtyři dílčí části.

Aktualizované průzkumy byly pro společný úsek variant provedeny v roce 2018 v rámci průzkumů pro projektovou přípravu pro stupeň DÚR. ~~Ověření stavu bioty v samostatných úsecích variant 1 a 2 bylo provedeno průzkumy v roce 2020 sloužící přímo jako podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA.~~

V rámci aktualizace dat o biologické rozmanitosti v dotčeném území pro potřeby aktuálního podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA byly zapracovány dokumenty zpracované pro účely inženýrské činnosti pro získání územního rozhodnutí a pro projekční práce stupně DSP

- I/43 Bořitov – Svitávka – Aktualizace biologických průzkumů, Ekopontis, září 2021
- I/73 Bořitov – Svitávka – Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., Ekopontis, červen 2022

A dále dokument, který byl zpracován přímo pro tento podklad

I/73 Bořitov – Svitávka – Biologický průzkum, Ekopontis, říjen 2025

Tento Biologický průzkum zahrnoval botanický průzkum, hydrobiologický průzkum, entomologický, herpetologický, ornitologický a mammaliologický průzkum.

Následující aktualizované informace se týkají území, které bylo v rámci původního rozsahu Dokumentace EIA zúženo pouze na úsek I/73 Bořitov – Svitávka. Původní rozsah textu byl tak revidován a zúžen na vybrané území.

varianta 1 – samostatný úsek – km 18,200 – cca 30,000 – stopa Staré dálnice

Úsek vedoucí ve stopě Staré dálnice, procházející nejprve zemědělsky intenzivně využívanou Tišnovskou kotlinou a následně přecházející do prostoru Žernovnické hrástě.

V Tišnovské kotlině se nacházejí izolované přírodně cenné enklávy chráněné jako přírodní památky. Jedná se o přírodní památku Zlobice, Drásovský Kopeček a Malhostovická pecka. Jejich popis je uveden v kapitolách věnovaných zvláště chráněným územím.

V Žernovnické hrásti se nachází mozaika různorodých přírodně blízkých ekosystémů podmíněná členitou geomorfologickou strukturou s kaňonovitým údolím potoka Lubě a jeho přítoků. Krajinná matrice zahrnuje jak lesní celky, tak luční společenstva v úsecích tělesa Staré dálnice, zachovalé potoční ekosystémy i celky zemědělské půdy. Geomorfologicky zajímavá část údolí Lubě je chráněna jako přírodní památka Krkatá bába.

varianta 2 – samostatný úsek – km 18,200 – cca 30,000

Úsek začínající v Tišnovské kotlině, vedoucí převážně po polních pozemcích, přecházející přes výběžek masivu Zlobice do Hořické vrchoviny, která je také intenzivně zemědělsky využívána. Přírodně cennější lokality se nacházejí v údolí Lažánky mezi obcemi Lažany a Skalička, v údolí bezejmenného potoka západně do Újezdu a na lokalitě Ježovec zabírající údolí Malolhotského potoka jižně od Malé Lhoty.

varianta 3 – samostatný úsek – km 0,000 – cca 11,000

Úsek začínající v Milonické sníženině, přecházející do Hořické vrchoviny, vedoucí převážně po polních pozemcích. Přírodně cennější lokality jsou vázány na okraje lesních celků.

společný úsek všech variant – od km cca 30,000 (11,000 varianty 3) – stopa Staré dálnice

Úsek začínající údolím potoka Býkovka na severním okraji Žernovnické hrásti a následně vedený v koridoru Staré dálnice, středem intenzivně zemědělsky využívané Lysické sníženiny. Přírodně cenné lokality jsou vázány především na výkopové partie v tělese Staré dálnice, zajímavé jsou také údolí vodních toků Býkovka a Úmoří. Hodnotná lokalita Čtvrťky za Bořím, která se nachází v tělese Staré dálnice, západně od Černé Hory je chráněna jako přírodní památka.

FLÓRA

Obecná charakteristika území

Posuzované území se nachází v mezofytiku, ve fytogeografickém 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.

Květena oblasti odráží geografickou a abiotickou charakteristiku území. Převažují prvky střeoevropské, hercynské (zejména v lesní flóře), vzácně se vyskytují i druhy karpatského migrantu např. ostřice převislá (*Carex pendula*) či pryšec mandloňovitý (*Euphorbia amygdaloides*). Panonské druhy jsou omezené lokálně zejména na devonské vápencové ostrůvky (okolí Čebína – Malhostovická pecka). Náleží k nim dub pýřitý (*Quercus pubescens*), ostřice úzkolistá (*Carex stenophylla*), kavyl sličný (*Stipa pulcherrima*) a len žlutý (*Linum flavum*). Norické druhy vynikají z jihu – kručinka chlupatá (*Genista pilosa*) či brambořík nachový (*Cyclamen purpurascens*).

Původní (potencionální přirozená vegetace) je v současnosti na většině plochy nahrazena intenzifikovanými polními kulturami. Na členitějších terénech a méně úrodných místech se vyskytují louky a hospodářské lesy (většinou smrkové monokultury). Pro oblast Žernovnické hrástě jsou typické ostrůvky xerothermní vegetace vázané na výslunné svahy v permských horninách.

Botanicky cenná území jsou chráněna v přírodních památkách Čtvrtky za Bořím (travobylinná vegetace s orchidejemi 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 orchidejemi)

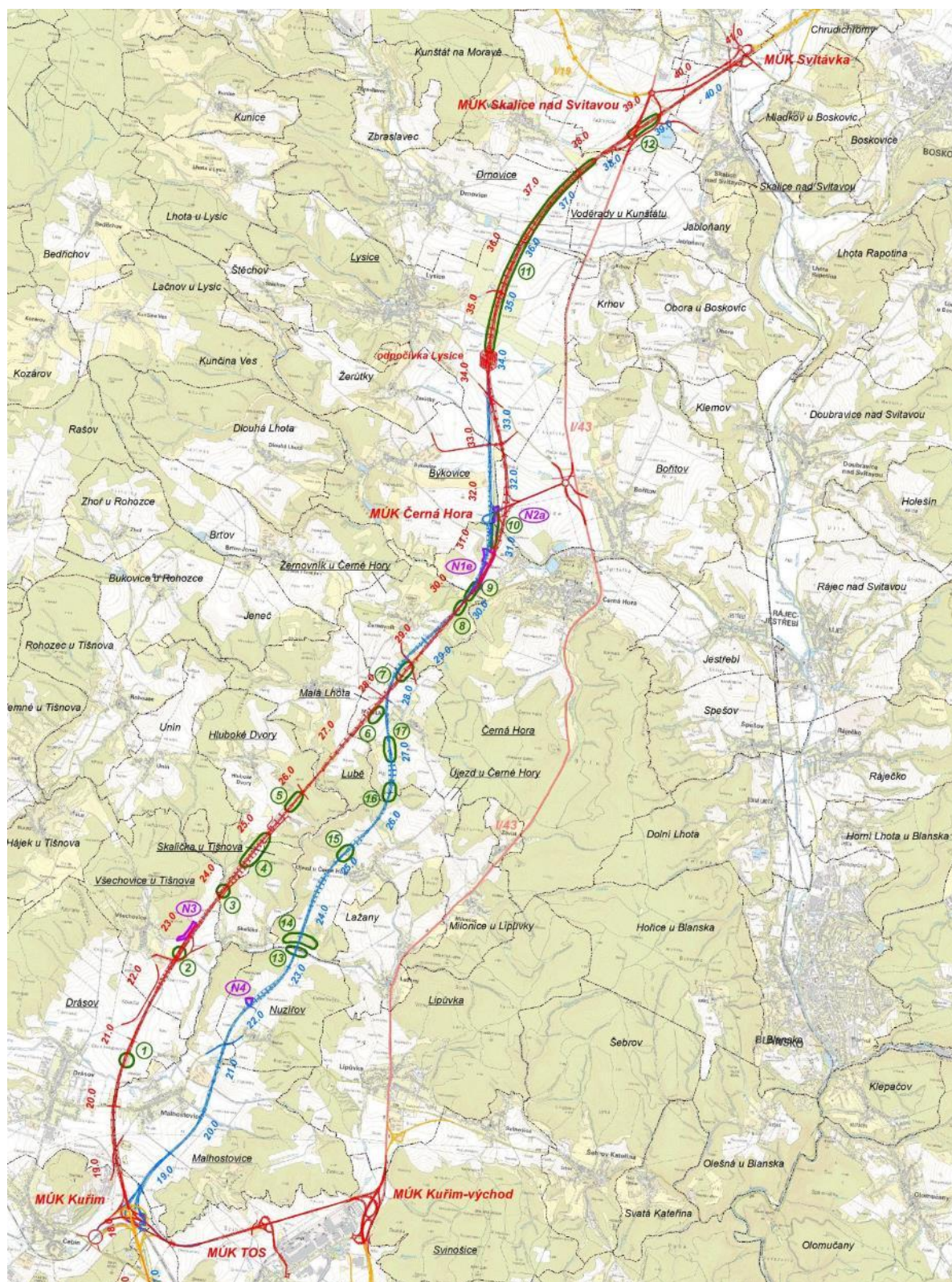
Specifický prvek představuje těleso *Staré dálnice*, v němž lze charakterizovat několik typů stanovišť od polopřirozeného charakteru (mokřadní či xerothermní společenstva typické vegetace) po čistě antropogenně vzniklá stanoviště (skládky, rumiště, myslivecká políčka, ruderalizované plochy s rozpadající se vegetací pionýrských dřevin).

Během terénních botanických průzkumů bylo v trasách posuzovaných variant prozkoumáno celkem 20 lokalit, mimo zvláště chráněná území (6 lokalit pro společný úsek všech tří variant, 6 lokalit pro samostatný úsek *varianty 1*, 5 lokalit pro samostatný úsek *varianty 2* a 3 lokality pro samostatný úsek *varianty 3*) — popis lokalit a soupis nalezených druhů viz *Příloha 4* (součást Dokumentace EIA na přiloženém CD). Z těchto 20 lokalit se pouze 2 (lokality 11 a 12) nachází v aktuálně posuzovaném úseku.

Průzkumy byly prováděny i na přírodních památkách Krkatá bába a Čtvrtky za Bořím. Jejich výsledky jsou shrnuty v rámci kapitoly věnované vlivům na zvláště chráněná území (D.I.10.) v původní Dokumentaci EIA.

Výsledky průzkumů

Na zkoumaných lokalitách (viz *Příloha 4* — součást Dokumentace EIA na přiloženém CD) bylo zaznamenáno celkem 458 rostlinných druhů, z toho bylo 22 druhů uváděných v různém stupni ohrožení dle Červeného seznamu cévnatých rostlin České republiky, z toho 4 druhy jsou uvedeny ve vyhlášce č. 395/1992 Sb., jako druhy zvláště chráněné.



Obrázek 10: Zákres botanických lokalit (zeleně z Dokumentace EIA z roku 2007, fialově nově přidané) v aktuálně posuzovaném úseku se nachází pouze lokality 11 a 12

V posuzovaných koridorech bylo dále zaznamenáno 81 nepůvodních rostlinných druhů, z nichž 27 lze považovat za invazní. Toto relativně vysoké číslo odpovídá charakteru a využití lokalit (sklárky, rumiště, polička, polní cesty, okraje polí).

Tabelární soupis všech zaznamenaných druhů flóry, včetně charakteristiky lokalit a jejich mapového vymezení je uveden v *Příloze 4* (součást Dokumentace EIA na příloženém CD). Zastižené významné a zvláště chráněné druhy uvádí *Tabulka C.5*.

Průzkumy z let 2018 a 2020 mapovaly i další lokality v dotčeném území. Čtyři lokality byly vyhodnoceny jako hodnotné či zajímavé a byly zahrnuty do výsledků.

Z botanického hlediska lze na základě provedených průzkumů popsat jednotlivé úseky posuzovaných variant následovně:

varianta 1 – samostatný úsek – km 18,200 – cca 30,000 – ve stopě Staré dálnice

Hlavní trasa rychlostní silnice R43 ve variantě 1 je vedena takřka výhradně ve stopě Staré dálnice. Na území Tišnovské kotliny jsou sukcesní biotopy v tomto koridoru poměrně malé a izolované, obklopené ornou půdou a jejich botanická hodnota není vysoká. V tomto úseku se nachází lokality 1–6, z nichž je botanicky zajímavá pouze lokalita 4, nacházející se na přechodu z Tišnovské kotliny do Žernovnické hrástě, se semixerotermními travobylinnými společenstvy vázanými na zářez Staré dálnice.

V blízkosti varianty 1 se v tomto úseku také nacházejí přírodní památky Zlobice, Drásovský Kopeček, Malhostovická pecka a křížena je Krkatá bába. Jejich popis je uveden v kapitolách věnovaným zvláště chráněným územím.

V roce 2020 byla nově zaznamenána botanicky významná lokalita (N3) na okraji lesa SV od Všechovic (cca 300 m od lokality 2). Botanicky cenný je především sečený trávník, který představuje biotop T3.4. D – širokolisté suché trávníky s řadou významných druhů, jako je např. česnek kulovitý (*Allium rotundum*, NT), hvězdnice chlumní (*Aster amellus*, O/NT), kakost krvavý (*Geranium sanguineum*, NT), čilimník řezenský (*Chamaecytisus ratisbonensis*, NT), oman mečolistý (*Inula ensifolia*, NT), modřenec chocholatý (*Muscari comosum*, NT), jehlice rolní (*Ononis arvensis*, VU) a černohlávek velkokvětý (*Prunella grandiflora*, NT). Trasa varianty 1 lokalitou přímo neprochází, nachází se ale v těsné blízkosti a vzhledem k vysoké kvalitě přítomné vegetace je nutné na tuto lokalitu upozornit.

varianta 2 – samostatný úsek – km 18,200 – cca 30,000

V uvedeném úseku varianty 2 se nachází dvě botanicky zajímavá místa. A to prostor lokalit 13 a 14 vázaný na údolí Lažánky a lokalita 15. Lokalita 13 představuje zachovalé subxerotermní společenstvo na loučce v úpatí svahu a na ni navazuje lokalita 14 – jižní stráň s dubohabrovým hájem s okroticí bílou a vemeníkem dvoulistým (v roce 2020 nebyl potvrzen). Na lokalitě 15 se nachází přírodovědně zajímavá slepencová skalka se svízelem moravským.

V rámci botanických průzkumů byla v dubohabřině (lokalita 14) v roce 2020 zaznamenána bohatá populace vstavače nachového (*Orchis purpurea*, O/EN). Zde je udáván již od roku 2016 a nyní čítá minimálně 50 jedinců, z nichž je cca polovina fertálních. Populace tohoto druhu se nachází přímo v trase nebo její blízkosti. Dále zde byl zaznamenán i medovník meduňkolistý (*Melittis melissophyllum*, O) a okrotice bílá (*Cephalanthera damasonium*, O/NT). Luční subxerotermní porosty (lokalita 13) v roce 2020 obsahovaly také významné druhy, např. modřenec chocholatý (*Muscari comosum*, NT) a hvězdnice chlumní (*Aster amellus*, O/NT).

V roce 2020 byla nově vymezena lokalita (N4) na okraji lesa severně od Nuzířova. Mladý porost dubů a javorů, na okraji i dub cer (*Quercus cerris*, DD) s ojedinělým nálezem vzácnějšího druhu srdečníku obecného (*Leonurus cardiaca*, NT). Biotopově lze porost zařadit nejbližší k dubohabřinám (L3.1).

varianta 3 – samostatný úsek – km 0,000 – cca 11,000

Zkoumané lokality v tomto úseku lze označit za běžné. Jedná se především o lesní lemy na hranici orné půdy a převážně monokulturních lesních celků.

společný úsek všech variant – od km cca 30,000 (11,000 varianty 3) – stopa Staré dálnice

Od cca km 30,000, od údolí Býkovky, tedy na přechodu do a v Lysické sníženině, tvoří těleso Staré dálnice prakticky souvislý pás různých sukcesních biotopů, na rozdíl od úseku v Tišnovské kotlině, kde jsou sukcesní lokality více izolované. V tomto úseku se nacházejí lokality 8 11–12, z nichž všechny budou dotčeny při výstavbě kterékoliv z posuzovaných variant.

Nejcennější lokalitu představuje přírodní památka Čtvrtky za Bořím, jejíž popis je uveden v kapitolách věnovaným zvláště chráněným územím. Tuto lokalitu všechny trasy obcházejí.

Z uvedených lokalit lze za zajímavou označit lokalitu 9 v údolí Býkovky, na které se nacházejí mezofilní až mokřadní louky. Z botanického hlediska jsou však nejvýznamnější nálezy prstnatce pleťového, který se šíří po koridoru *Staré dálnice* pravděpodobně z přírodní památky Čtvrtky za Bořím. Tento nález byl učiněn na lokalitě 11, která se nachází v blízkosti obce Voděrad. Na této lokalitě byla také nalezena sítina Gerardova.

Výskyt prstnatce pleťového (*Dactylorhiza incarnata*, KO/EN) byl v rámci nových průzkumů potvrzen pouze na lokalitě 11 u Voděrad. ~~V PP Čtvrtky za Bořím tento druh v roce 2018 zaznamenán nebyl. Pozorován byl ale vstavač vojenský (*Orchis militaris*, SO/EN).~~

Přehled nalezených vzácnějších a zvláště chráněných druhů flóry uvádí následující tabulka. Číslování a charakteristika lokalit, včetně kompletního seznamu nalezených druhů je uvedeno v Příloze 4 (součást Dokumentace EIA na přiloženém CD).

Společný úsek variant byl podrobně prozkoumán v rámci připravované dokumentace DÚR v roce 2018. ~~V těchto průzkumech byly zaznamenány další lokality s výskytem významných druhů rostlin. Lokalita (N1e) nacházející se mezi lokalitami 9 a 10, představovala silně heterogenní biotop především s nálety dřevin (*Cornus sanguinea*, *Prunus domestica* subsp. *insititia*, *Crataegus laevigata*, *Sambucus nigra*, *Salix caprea*, *Populus tremula* a další), bylinné patro bylo degradované sušší trávničky s pozůstatky lučních druhů, ze vzácnějších byl pozorován i čilimník zelenavý (*Chamaecytisus virescens*, NT). Mapována byla také lokalita (N2a) navazující na Čtvrtky za Bořím. Heterogenní vegetace tvořena především nálety dřevin s převážně ruderalní bylinnou vegetací. Na lokalitě se nachází i skládka zahradního odpadu, v jejíž blízkosti byl zaznamenán druh kosatec trávovitý (*Iris graminea*, SO/VU), vzácně se vyskytující na jižní a jihovýchodní Moravě. Pravděpodobně se však jedná o zavlečený druh ze zahrady.~~

V roce 2025 proběhl botanický průzkum v trase dotčené části záměru. Bylo vymezeno 23 lokalit a jejich umístění je zakresleno na obrázku níže.

Těmito průzkumy bylo zjištěno 347 druhů cévnatých rostlin a z toho je 9 řazeno do Červeného seznamu (Grulich & Chobot 2017) – většinou však jde o druhy s nižší úrovní ohrožení. V případě zblochance oddáleného (*Puccinellia distans*, -/CR, C1t) jde o výskyt na druhotném stanovišti, a z pohledu ochrany přírody není tedy významný. Podobně je to i u orlíčku obecného (*Aquilegia vulgaris*, -/NT, C3) na lokalitě 2, který s velkou pravděpodobností pochází z kultury. Cenné jsou některé podmáčené plochy s fragmenty jasanovo-olšovských luhů, případně staré vrbové porosty, které tento biotop připomínají a botanicky významná zůstává i světlina na lokalitě 12, kde byl v minulých letech nalézán vzácný prstnatec pleťový (*Dactylorhiza incarnata*, SO/EN, C1). I přestože zde aktuálně potvrzen nebyl, stále se na této ploše nachází pestrá vegetace střídavě vlhkých půd a stále zde je jistý potenciál pro budoucí fungování druhu. Ve smyslu § 48 zákona č. 114/1992 Sb. jinak nebyl zaznamenán žádný zvláště chráněný druh. Převažujícím typem biotopu jsou porosty pionýrských a náletových dřevin (X12B, X12A) a ruderalní bylinná vegetace mimo sídla (X7B, X7A). Okrajově jsou přítomné i druhově ochuzené dubohabřiny a minoritně i některé další biotopy.



Obrázek 11: Zákres botanických lokalit (Ekopontis, 2025)

Tabulka 23: Přehled zaznamenaných významných a zvláště chráněných druhů rostlin

latinský název	český název	ČS	§	varianta 1				společný úsek				varianta 2				v. 3
				1	4	5	6	7	10	11	12	13	14	15	17	20
<i>Abies alba</i>	jedle bělokorá	C4a			*			*								
<i>Bromus ramosus</i>	sveřep větevnatý	C3							*	x						
<i>Campanula moravica</i>	zvonek moravský	C4a													*	*
<i>Cephalanthera damasonium</i>	okrotice bílá	C3	3								x		*			
<i>Dactylorhiza incarnata</i>	prstnatec pleťový	C2	2							x						
<i>Dianthus armeria</i>	hvozdík svazčitý	C4a										*				*
<i>Epipactis helleborine</i>	kruštík široolistý	C4a											*			
<i>Festuca pallens</i>	kostrava sivá	C4a									x					
<i>Galium valdepiilosum</i>	svízel moravský	C3												*		
<i>Chamaecytisus ratisbonensis</i>	čilimník řezenský	C4a				*										
<i>Inula salicina</i>	oman vrboolistý	C4a								x						
<i>Juncus gerardii</i>	sítina Gerardova	C1	2							x						
<i>Peucedanum cervaria</i>	smldník jelení	C4a											*			
<i>Platanthera bifolia</i>	vemeník dvoulistý	C3	3										*			
<i>Populus nigra</i>	topol černý	C2		*												
<i>Trifolium alpestre</i>	jetel alpský	C4a			*		*		*							
<i>Ulmus laevis</i>	jilm vaz	C4a								x						
<i>Veronica prostrata</i>	rozrazil-rozprostřený	C3			*											
<i>Veronica teucrium</i>	rozrazil-ožankový	C4a										*				
<i>Viola mirabilis</i>	violka divotvárná	C4a				*										

ČS – Červený seznam cévnatých rostlin České republiky

C1 – kriticky ohrožený druh

C2 – silně ohrožený druh

C3 – ohrožený druh

C4 – vzácnější taxony vyžadující další pozornost

C4a – vzácnější taxony vyžadující další pozornost – méně ohrožené

C4b – vzácnější taxony vyžadující další pozornost – dosud nedostatečně prostudované

§ – vyhláška č. 395/1992 Sb.

1 – kriticky ohrožené druhy (KO)

2 – silně ohrožené druhy (SO)

3 – ohrožené druhy (O)

Tabulka 24: Přehled zaznamenaných významných (ČS 2017)⁹ a zvláště chráněných druhů rostlin dle průzkumů z let 2018 a 2020 v dotčeném území

latinský název	český název	ČS	§	Varianta 1						Varianta 2				Společný úsek			
				N3	4	5	6	7	8	N4	14	15	17	10	11	N2a	N1e
<i>Allium rotundum</i>	česnek kulovitý	NT		*													
<i>Aster amellus</i>	hvězdnice chlumní	NT	Q	*							*						
<i>Campanula moravica</i>	zvoněk moravský	NT				*											
<i>Carex riparia</i>	ostřice pobřežní	NT										*					
<i>Cephalanthera damasonium</i>	okrotice bílá	NT	Q								*						
<i>Dactylorhiza incarnata</i>	prstnatec pleťový	EN	SO												*		
<i>Galium glaucum</i>	svízel sivý	NT			*		*						*				
<i>Geranium sanguineum</i>	kakost krvavý	NT		*													
<i>Chamaecytisus ratisbonensis</i>	čilimník řezenský	NT		*				*									
<i>Chamaecytisus viresces</i>	čilimník zelenavý	NT															*
<i>Inula ensifolia</i>	oman mečolistý	NT		*													
<i>Iris graminea</i>	kosatec trávovitý	VU	SO													*	
<i>Leonurus cardiaca</i>	srdečník obecný	NT								*							
<i>Linaria genistifolia</i>	lnice kručinkolistá	NT							*								
<i>Melittis melissophyllum</i>	medovník meduňkolistý	LC	Q								*						
<i>Muscari comosum</i>	modřeneček chocholatý	NT		*							*						
<i>Ononis arvensis</i>	jehlice rolní	VU		*	*												
<i>Orchis militaris</i>	vstavaček vojenský	EN	SO											*			
<i>Orchis purpurea</i>	vstavaček nachový	EN	SO								*						
<i>Platanthera bifolia</i>	vemeník dvoulistý	VU	Q											*			

⁹ V tabulce nejsou uváděny druhy pouze LC – málo dotčené

<i>Prunella grandiflora</i>	černohlávek velkokvětý	NT		*												
<i>Pyrus pyraeaster</i>	hrušeň polníčka	NT			*							*				

Vysvětlivky:

~~ČS – červený seznam cévnatých rostlin České republiky, Grulich a Chobot 2017~~

~~EN – ohrožený druh, VU – zranitelný druh, NT – téměř ohrožený druh~~

~~§ – vyhláška č. 395/1992 Sb., zákona č. 114/1992 Sb.~~

~~SO – silně ohrožený druh, O – ohrožený druh~~

~~Červené – druhy nově pozorované~~

Revize k datu 05/2026

Tabulka 25: Přehled zaznamenaných významných (ČS 2017) a zvláště chráněných druhů rostlin dle průzkumu z roku 2025 v dotčeném území

latinský název	český název	§	ČS	lokalita																						
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
<i>Aquilegia vulgaris</i>	orlíček obecný		NT, C3		x																					
<i>Carex buekii</i>	ostřice banátská		LC, C4a																		x					
<i>Carex riparia</i>	ostřice pobřežní		NT, C4a																x		x	x				
<i>Inula salicina</i>	oman vrbolistý		NT, C4a												x											
<i>Listera ovata</i>	bradáček vejčitý		LC, C4a																							
<i>Melica transsilvanica</i>	strdivka sedmihradská		LC, C4a																		x			x	x	
<i>Puccinellia distans</i>	zblochanec oddálený		CR, C1t	x						x																x
<i>Ulmus minor</i>	jilm habrolistý		LC, C4a					x	x	x						x									x	
<i>Verbascum densiflorum</i>	divizna velkokvětá		NT, C4a																		x				x	

Vysvětlivky:

x – výskyt druhu na dané lokalitě

§ – zvláště chráněné druhy dle § 48 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění, vyhláška č. 395/1992 Sb.

KO – kriticky ohrožený druh, SO – silně ohrožený druh, O – ohrožený druh

ČS – Červený seznam rostlin ČR (Grulich a Chobot 2017); uvedeny jsou kategorie dle IUCN i národní kategorie ohrožení

CR – kriticky ohrožený, NT – téměř ohrožený, LC – málo dotčený

C1t – kriticky ohrožený, ustupující; C3 – ohrožený; C4a – vzácnější taxon vyžadující pozornost

V dotčeném území byl zpracován **pro varianty 1 a 2** botanický průzkum. V úseku společných variant (od km cca 30,000) byl zpracován v roce 2018 v rámci zpracování DÚR (HBH Projekt spol s r.o. 2018). ~~Ve zbylé části variant 1 a 2 byl botanický průzkum zpracován v roce 2020 přímo jako podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA.~~

U sledovaných lokalit, které byly vymezeny v rámci podrobného průzkumu v Dokumentaci EIA, došlo k přirozenému vývoji v čase (stárnutí porostů, zarůstání), popř. k obhospodařování lesních porostů.

Vlivy na flóru

varianta 1 – samostatný úsek – km 18,200 – cca 30,000 – ve stopě Staré dálnice

V Tišnovské kotlině reprezentují přírodně nejceněnější lokality přírodní památky Zlobice, Drásovský kopeček a Malhostovická pecka (popis a vlivy viz kapitoly o ZCHÚ – C.I.2 a D.I.10 v původní Dokumentaci EIA.). Zajímavé lokality jsou vázány na izolované zbytky tělesa *Staré dálnice*, kde jsou zastoupena společenstva vázaná na vlhčí polohy (lokalita 1 a 2).

V tomto úseku představuje asi nejzajímavější přímo zasaženou lokalitu nechráněnou žádným institutem ochrany zářez v km 25,000 (lokalita 4) na přechodu do Žernovnické hrástě, jihovýchodně od Hlubokých Dvůrů. Botanické průzkumy v roce 2020 zde zaznamenaly významné druhy jehlice rolní (*Ononis arvensis*, VU), svízel sivý (*Galium glaucum*, NT) a hrušeň polníčku (*Pyrus pyraeaster*, NT). Další přírodně cenná lokalita v tomto úseku je chráněna v přírodní památce Krkatá bába (viz ZCHÚ).

Z botanického hlediska lze lokality v tělese *Staré dálnice* označit za zajímavé, ale jejich hodnota je dána především jejich neobvyklým způsobem vzniku a jejich estetickým a funkčním významem v převážně zemědělské krajině než zastoupením cenných společenstev.

Vliv výstavby lze tedy i přes zastoupení zajímavých a svým způsobem jedinečných (opuštěné rozestavěné těleso *Staré dálnice*) lokalit označit za akceptovatelný. Míru tohoto vlivu lze eliminovat navazujícími krajinnými úpravami, které by řešila studie jejíž orientační návrh je uveden v kapitole D.IV. v původní Dokumentaci EIA.

varianta 2 – samostatný úsek – km 18,200 – cca 30,000

V tomto úseku jsou botanicky zajímavé dvě lokality, a to údolí Lažánky (lokality 13 a 14) a údolí bezejmenného vodního toku při západním okraji Újezda (lokalita 15). Cenné části těchto lokalit 13 a 15 budou při výstavbě zničeny, ale lze předpokládat zachování cenných společenstev na sousedních nezasažených plochách lokalit. Vliv výstavby na tyto lokality lze tedy i přes výskyt chráněných druhů rostlin označit za akceptovatelný.

Aktuální botanické průzkumy potvrdily vysokou hodnotu lokality 14, především jižní stráň s dubohabrovým hájem. Byl zde nově zaznamenán výskyt silně ohroženého vstavače nachového. Na lokalitě 14 byla dále nově zaznamenána ohrožená hvězdnice chlumní a byly potvrzeny ohrožená okrotice bílá, ohrožený medovník meduňkolistý a další významné druhy. Odstranění vegetace v trase stavby bude pravděpodobně vést ke zničení momentálně stabilní populace vstavače nachového (v roce 2020 se cca polovina populace nachází přímo v trase), ale i zásah do populací dalších významných a zvláště chráněných druhů. Vzhledem ke specifickým nárokům vstavače nachového na stanoviště není ani doporučován transfer, jako tomu bylo v případě prstnatce pletového. Úspěšné transfery tohoto druhu nejsou zaznamenány a také nejsou v území známy vhodné náhradní lokality, kde by druh mohl prosperovat. Populaci vstavače nachového na lokalitě 14 je vhodné v případě další přípravy varianty 2 nadále sledovat a v rámci navazujících stupňů projektové dokumentace je vhodné provést podrobnější průzkumy, které stanoví podmínky zachování druhu v území.

varianta 3 – samostatný úsek – km 0,000 – cca 11,000

Lokality v tomto úseku lze označit za běžné a jejich zničení při výstavbě rychlostní silnice nepředstavuje z botanického hlediska podstatný zásah.

společný úsek všech variant – od km cca 30,000 (11,000 varianty 3) – stopa Staré dálnice

V tomto úseku je přírodovědně cenné údolí Býkovky, které bude přemostěno. Zásah do lokality bude vázán na pás staveniště, který bude sice rozsáhlý, ale při dodržení základních ochranných doporučení (viz kapitola D.IV.) v původní Dokumentaci EIA. nebudou dotčena společenstva na sousedních nezasažených plochách.

Následně trasy míjejí přírodní památku Čtvrťky za Bořím (viz ZCHÚ) a poté prakticky likvidují jednu z přírodně nejzajímavějších částí Staré dálnice v tomto úseku, dlouhého souvislého tělesa s lokalitami výskytu prstnatce pleťového.

Celkově lze sukcesní lokality v tělese Staré dálnice označit za přírodovědně mimořádně zajímavé, především jedinečným způsobem jejich vzniku. Vazba na lidskou činnost je však u těchto lokalit primární, a to nejen vznikem, ale i udržováním cennějších míst, neboť bez souvislé péče by tyto lokality v přirozeném sukcesním procesu zcela zarostly hustým dřevinným porostem, což je dnes patrné na řadě míst. Náhrada těchto lokalit je možná pouze částečně, a to vhodným způsobem osetí a osázení svahů zářezů a násypů nové komunikace a především širším pojetím možných navazujících revitalizačních opatření v krajině (viz kapitola D.IV.). Ze studijního hlediska by mohl být zajímavý pokus o přenesení jedinců prstnatce pleťového, přesto, že je obecně známá malá úspěšnost transferů u orchidejí.

Vliv výstavby rychlostní silnice lze při dodržení uvedených opatření označit za akceptovatelný.

FAUNA

Obsahová charakteristika území

Fauna regionu je charakterizována jako přechodná mezi třemi podprovinciemi, a to ze severu a severozápadu hercynskou, z jihu panonskou a z východu doznívající vlivy karpatského oblouku. Na jihu je fauna regionu silně ovlivněna brněnskou aglomerací projevující se zvýšeným výskytem synantropních druhů a druhů se sekundární změnou rozšíření – kuna skalní a poštolka obecná. Mezi obcemi Skalička a Černá Hora se nacházejí převážně sekundární jehličnaté lesy. Ostatní plochy mají převážně zemědělský charakter. Většinu ochuzené fauny představují běžné lesní druhy. Zástupci panonského prvku (kudlanka nábožná, údaj z NDOP, předpokládaný výskyt na lokalitě 22 z průzkumu provedeného v roce 2025) dodnes přežívají na nemnoha xerothermních a subxerothermních zachovalých lokalitách. Zachovalé zoologické prvky panonského charakteru jsou koncentrovány na vápencové výchozy z okolí Čebína (Čebínka, Malhostovická pecka a Drásovský kopeček). Náhradní xerothermní a subxerothermní biotopy s částečně zpomalenou sukcesí byly vytvořeny stavebními pracemi na tělese Staré dálnice. V současnosti se zde koncentrují svým výskytem mnohé, původně běžné druhy fauny.

Výsledky průzkumů

Tabelární soupis zaznamenaných druhů obojživelníků, plazů, savců a ptáků je uveden v Příloze 5 (součást Dokumentace EIA na příloženém CD). V této příloze jsou také uvedeny a charakterizovány průzkumované ornitologické lokality. Lokality s výskytem ostatních živočišných druhů jsou popsány přímo v následujícím textu.

Posuzované koridory jednotlivých variant rychlostní silnice R43 lze, stejně jako v případě botanického hodnocení rozdělit na čtyři tři dílčí části.

varianta 1 – samostatný úsek – km 18,200 – cca 30,000 – stopa Staré dálnice

bezobratlí

Během průzkumů byly v posuzovaném území jako entomologicky hodnotné potvrzeny lokality již v současnosti chráněné jako přírodní památky, tedy Zlobice, Malhostovická pecka a Drásovský kopeček. Přírodní památka Krkatá bába byla, vzhledem ke své izolovanosti, shledána jako entomologicky nepříliš zajímavá. Tyto lokality a vlivy na ně jsou popsány v kapitolách věnovaných zvláště chráněným územím.

V ostatních částech koridoru se nacházejí běžné druhy bezobratlých, včetně zvláště chráněného čmeláka (*Bombus* sp.). Izolované partie Staré dálnice nemají z entomologického hlediska velkou hodnotu, vzhledem ke stádiu sukcese, kdy převažuje vzrostlá stromová vegetace.

hydrobiologie

V tomto úseku byl zkoumán především vodní tok Lubě, jak na svém horním toku v Žernovnické hrásti, tak na svém středním toku v Tišnovské kotlině, dále byla věnována pozornost dvěma jeho bezejmenným přítokům v Žernovnické hrásti.

Výsledky průzkumů prokázaly, že toky v členité, více zalesněné a méně osídlené Žernovnické hrásti mají zachovalý potoční ekosystém, s větším spádem koryta, s peřejnatými mělkými partiemi a hrubozrnným dnem, bez výrazných

projevů znečištění. Fauna bezobratlých je pestrá, jádro zoobentosu tvoří taxony vyžadující čistou a kyslíkem bohatou vodu (dominantní jsou *Gammarus fossarum*, *Leuctra* sp., *Baetis* sp., dále se vyskytují *Dugesia gonocephala*, *Rhithrogena* sp., *Potamophylax* sp.). Rybí osádka se vyskytuje v závislosti na vodnatosti, v potoku Lubě je hojná populace pstruha potočního.

Potok Lubě u Malhostovic si zachovává relativně přirozený ráz. Kvalita vody není výrazně zhoršená, ve vodě je pouze patrné mírně zvýšené množství živin (eutrofizace). Sledovaný úsek je pstruhovou vodou s poměrně bohatým spektrem zoobentických živočichů.

Malou vodní plochu v tělese *Staré dálnice* u Všechnovic lze z hydrobiologického hlediska označit jako nezajímavou.

obojživelníci a plazi

V Tišnovské kotlině jsou z hlediska obojživelníků významné veškeré vodní toky, jenž jsou v intenzivně využívané krajině důležité jako migrační trasy. Izolované xerothermní lokality Malhostovická pecka a Drásovský kopeček, včetně zbytků *Staré dálnice* jsou refugiem pro běžné plazy, ještěrku obecnou a užovku hladkou. Důležitý pro rozmnožování obojživelníků je rybníček v tělese *Staré dálnice* u Všechnovic.

V Žernovnické hrásti představují důležité migrační koridory údolní dna vodních toků, především Lubě, zjištěn byl skokan hnědý.

savci

V Tišnovské kotlině byly pozorovány běžné druhy savců, typické pro daný typ krajiny (srnec, zajíc, jezek, lasicovité šelmy). Širší spektrum druhů obývá lesní komplexy v Žernovnické hrásti, kolem údolí Lubě, např. veverka obecná, plíšák lískový, jezevec lesní. Prostor Žernovnické hrásti také představuje důležitý migrační koridor v západovýchodním směru.

Z hlediska výskytu netopýrů jsou důležité lokality Zlobice (netopýr ušatý, netopýr velký, netopýr brvitý) a Čebínka (netopýr rezavý, netopýr vousatý, netopýr Brandtův, netopýr černý). Důležitým přeletovým koridorem napříč posuzovaným územím je zakončení Tišnovské kotliny u Skaličky a údolí Lubě u Krkaté báby, zde byli zastiženi např. netopýr hvízdavý a netopýr vodní. Lesní komplex v okolí Lubě je také vhodné loviště s dostatkem úkrytů.

ptáci

V Tišnovské kotlině se nachází zajímavý biotop v nivě Unínského potoka u Všechnovic, kde se v tělese *Staré dálnice* nachází malý rybník (lokalita 1) představující hnízdiště pro řadu druhů, např. moták pochop, křepelka polní, vodouš kropenatý, žluva hajní. Při průchodu Žernovnickou hrástí jsou zajímavé křovinaté biotopy s výskytem ůhýka obecného a žluvy hajní a především pak lesní komplex vázaný na údolí Lubě, kde se vyskytuje výr velký, čáp černý, či jestřáb lesní.

Terénní průzkumy v roce 2020 dále zaznamenaly výskyt pěnice vlašské (*Sylvia nisoria*, SO/VU) a ůhýka obecného (*Lanius collurio*, O/NT) v roztroušených křovinatých porostech při průchodu trasy mezi Drásovem a Malhostovicemi, a dále pak krkavce velkého (*Corvus corax*, O) a krahujce obecného (*Accipiter nisus*, SO/VU) v lesních porostech údolí Lubě.

varianta 2 – samostatný úsek – km 18,200 – cca 30,000

bezobratlí

V tomto úseku se nacházejí dvě zajímavější lokality, první je v údolí Lažánky, kde jsou zastoupena subxerothermní společenstva s poměrně bohatým zastoupením druhů hmyzu. Byli zde nalezeny zvláště chráněné druhy zlatohlávek *Oxythyrea funesta*, svižník polní *Cicindela campestris*, majka fialová *Meloe violaceus*, střevlík ullrichův *Carabus ullrichi*, kudlanka nábožná *Mantis religiosa* a čmeláci rodu *Bombus* sp., *Euplagia quadripunctaria*, *Lycaena dispar* a *Papilio machaon*.

Další cennou lokalitu představuje Ježovec, jižně od Malé Lhoty, s pestrá mozaikou subxerothermních biotopů. Zastiženi byli zlatohlávek *Oxythyrea funesta*, a čmeláci rodu *Bombus* sp., *Euplagia quadripunctaria*, *Lycaena dispar* a *Papilio machaon*.

hydrobiologie

V tomto úseku trasa vystoupává z Tišnovské kotliny, kříží drobné toky stékající z masivu Zlobice a prochází přes Hořickou vrchovinu.

Drobné toky jihovýchodně od Malhostovic (Žalvíř, Šekramský potok, Žlíbek) procházejí polními pozemky s blízkostí zemědělského družstva. Koryta jsou napřímena a zatížena značným organickým znečištěním, ze značně zúženým spektrem živočichů.

Významnějšími vodními toky jsou Lažánka a Malolhotský potok.

Lažánka má sice upravené koryto, ale voda si zachovává dobrou kvalitu. Výsledkem je poměrně pestré společenstvo živočichů, a to včetně těch, jež jsou citlivější na kvalitu vody (zoobentos – dominanty: *Hydropsyche* sp., *Simulium* sp., *Baetis* sp., ostatní: *Ecdyonurus* sp., *Sialis lutaria*, *Elmis* sp., ryby – pstruh potoční, mřenka mramorovaná). Ze zkoumaných toků náleží mezi přírodně hodnotnější.

Malolhotský potok protéká lesnatým územím, což předurčuje jeho vzhled a kvalitu. Jeho koryto je neupraveno, s vysokou členitostí. Voda nenesе známky znečištění. Fauna bezobratlých je poměrně pestrá (zoobentos – dominanty: *Baetis* sp., *Hydropsyche* sp., *Simulium* sp., ostatní: *Ecdyonurus* sp., *Leuctra* sp., *Erpobdella* sp.), ichtyocenóza je tvořena mladšími ročníky pstruha potočního. Lokalita patří k v rámci posuzovaných k hodnotným.

oboživelníci a plazi

V tomto úseku byly zjištěny běžné druhy oboživelníků (ropucha obecná, skokan hnědý) v údolí Lažánky, bezejmenného přítoku Lubě u Újezdu a Malolhotského potoka, jižně od Malé Lhoty. V Tišnovské kotlině představuje zajímavý biotop soustava malých rybníků na potoce Žalvíř u Malhostovic. Všechny vodní toky představují důležité migrační trasy oboživelníků.

savci

Výskyt savců v Tišnovské kotlině odpovídá zemědělskému využití, fauna je ochuzená, se zastoupením srnce, zajíce, prasete divokého, výskyt netopýrů je nevýznamný. Cennější refugia představují v území údolí vodních toků, především pak Lažánky a Malolhotského potoka. Byl potvrzen výskyt veverky a řady běžných druhů savců, údolí jsou prolétávána řadou druhů netopýrů (netopýr rezavý, netopýr velký, netopýr hvízdavý).

ptáci

Převážná část úseku je vedena po polních pozemcích s výskytem skřivana polního. Z intravilánu obcí zaletují za potravou některé synantropní druhy (řorýs obecný, vlaštovka obecná, konipas bílý, rehek domácí, vrabec domácí). Ornitologicky hodnotnější jsou lesní lemy s výskytem koroptve polní, ťuhýka obecného a lejska šedého. Cennou lokalitu představuje údolí Lažánky s výskytem krahujce obecného, holuba doupňáka, bramborníčka hnědého a ťuhýka obecného a lokalita Ježovec s lesostepní vegetací a výskytem koroptve polní, bramborníčka černohlavého a ťuhýka obecného, představující refugium v zemědělské krajině.

Terénní průzkumy v roce 2020 dále zaznamenaly výskyt pěnice vlašské (*Sylvia nisoria*, SO/VU) a ťuhýka obecného (*Lanius collurio*, O/NT) v roztroušených křovinatých porostech při průchodu trasy mezi Drásovem a Malhostovicemi, slavíka obecného (*Luscinia megarhynchos*, O) podél toku Žalvíř, a krkavce velkého (*Corvus corax*, O) a krahujce obecného (*Accipiter nisus*, SO/VU) v lesních porostech údolí Lubě.

varianta 3 – samostatný úsek – km 0,000 – cca 11,000

bezobratlí

Během průzkumů byly nalezeny běžné druhy bezobratlých, jako zajímavější lze označit prostor jižně od Lipůvky, kde se u silnice I/43 nacházejí staré vrby se saproxylickými brouky. Na okrajích zasažených lesních porostů se vyskytuje běžný čmelák (*Bombus* sp.), u Malé Lhoty byl nalezen zlatohlávek (*Oxythyrea funesta*) a batolec duhový (*Apatura iris*). Tyto lokality lze označit za běžné.

hydrobiologie

Vodní toky v Milonické sníženině jsou značně postiženy intenzivní zemědělskou činností, jejich koryto je často napřímeno, s velmi ochuzeným společenstvem živočichů.

I přes tento antropogenní tlak přežívá pestřejší fauna v Kuřimce, která zahrnuje běžné druhy z pomalu tekoucích a stojatých vod. Rybí obsádka je tvořena celkem třemi druhy: mřenka mramorovaná, hrouzek obecný a jelec tloušť.

K přírodně hodnotnějším patří Malolhotský potok (horní část toku, nad obcí) s přirozeně členitým korytem a vodou bez projevů znečištění.

obojživelníci a plazi

V tomto úseku byli zastíženi pouze vodní skokani v Kuřimce, předpokládá se výskyt běžných druhů obojživelníků a jejich migrace v údolí vodních toků.

savci

V dotčeném koridoru prochází trasa většinou přes zemědělské pozemky s běžnými druhy savců (zajíc, liška, srnec). Na okrajích lesních porostů zjištěn výskyt veverky. V blízkosti vodních toků a lesních celků pravidelná lovecká aktivita netopýrů (netopýr ušatý, netopýr dlouhouchý, netopýr rezavý, netopýr černý)

ptáci

Úsek prochází převážně otevřenou polní krajinou, kolem lesních celků s výskytem holuba hřivnáče, puštíka obecného, lejska šedého, či strakapouda velkého. Na křovinaté porosty lesních lemů je vázán ťuhýk obecný. Mohou zalétat vlaštovka obecná a rorýs obecný.

společný úsek všech variant – od km cca 30,000 (11,000 varianty 3) – stopa Staré dálnice

bezobratlí

V této části posuzovaného koridoru se nacházejí běžné druhy bezobratlých, včetně zvláště chráněného čmeláka (*Bombus* sp., O), mravenců rodu *Formica* (O) a zlatohlávka tmavého (*Oxythyrea funesta*, O). Partie Staré dálnice nemají z entomologického hlediska velkou hodnotu, vzhledem k stádiu sukcese, kdy převažuje vzrostlá stromová vegetace.

V rámci entomologického průzkumu v roce 2025 bylo v zájmovém území zjištěno celkem 263 druhů (taxonů) hmyzu. V zájmovém území bylo zaznamenáno 176 druhů (taxonů) brouků (Coleoptera), přičemž 133 z nich lze označit za druhy (taxony) saproxylické, dále 40 druhů (taxonů) polokřídlých (Hemiptera) a 22 druhů motýlů (Lepidoptera). Z hlediska výskytu hmyzu jsou významné zejména lesní porosty, které mají díky své druhové skladbě a často prakticky bezzášahovému režimu velký potenciál pro saproxylický hmyz (133 druhů, dva z nich patří mezi druhy zvláště chráněné, jeden z nich je chráněn v rámci evropské soustavy chráněných území Natura 2000 a 30 druhů je uvedeno v Červeném seznamu ohrožených druhů ČR) a další bezobratlé. V druhovém složení těchto porostů jsou zastoupeny např. topoly a vrby, které díky své rychlosti růstu a stárnutí dosahují často úctyhodných rozměrů, hojně jsou zastoupeny třešně, dále např. jilmy, duby, lípy nebo jasany. Absence lesního hospodaření se projevuje zejména v pestré věkové struktuře těchto porostů a hojně přítomnosti mrtvého dřeva a odumřelých nebo poškozených stromů. K nejvýznamnějším druhům zjištěným v zájmovém území patří např. kozlíček jilmový (*Saperda punctata*, O/EN), který je vázán na jilmy – dřeviny, které v současné době rychle ubývají v důsledku grafiozy. Dalším významným druhem zjištěným v zájmovém území je lesák rumělkový (*Cucujus cinnaberinus*, SO/VU), jehož typický biotop představují staré porosty topolů a vrb s dostatkem mrtvého dřeva. Tento druh je také chráněn v rámci evropské soustavy chráněných území Natura 2000. Na porosty dřevin mohou být vázány i některé druhy motýlů, jako např. zvláště chráněný batolec červený (*Apatura ilia*, O/-), který byl pozorován při přeletu podél Lysického potoka a dále na náspu původní dálnice v místě, kde dálniční těleso protíná silnici do obce Drnovice. Z významnějších druhů hmyzu, které jsou však vázány na otevřená stanoviště, lze uvést již zmíněného zlatohlávka tmavého (*Oxythyrea funesta*, O/-) a vřetenušku štírovníkovou (*Zygaena angelicae*, -/NT). Vzhledem k charakteru přítomných biotopů, resp. přítomnosti živných rostlin lze předpokládat rovněž výskyt ochránářsky významných druhů, které jsou uvedeny v databázi NDOP. Jedná se zejména o kudlanku nábožnou (*Mantis religiosa*, KO/VU), jejíž výskyt je velmi pravděpodobný zejména v severní části zájmového území nedaleko obce Svitávka, kde má násep původní dálnice místy xerothermní charakter (lokalita 22).

Hydrobiologie

V tomto úseku přechází posuzovaný koridor do intenzivně hospodářsky využívané Lysické kotliny. Řada drobných vodních toků je v tomto úseku poznamenána intenzivním zemědělským využitím. Morfologie koryta je často zcela

pozměněna, kvalita vody velmi špatná, koryta v suché a teplé části roku vysychají. Fauna toků je chudá, bez přítomnosti ryb.

Biologicky hodnotné jsou v tomto úseku dva toky, na hranici Žernovnické hrásti je to Býkovka a v Lysické kotlině je to potok Úmoří.

Potok Býkovka je na sledovaném profilu hodnotným vodním biotopem, a to jak po stránce morfologické, tak i biologické. Kvalita vody je bez viditelných projevů znečištění, dno má široké spektrum substrátu, od bahna na písku po kameny střední velikosti. Tok je obýván bohatým společenstvem bezobratlých (dominanty: *Gammarus fossarum*, *Leuctra* sp., *Ancylus fluviatilis*, ostatní: *Ecdyonurus* sp., *Baetis* sp., *Hydropsyche* sp., *Rhyacophila* sp.) a bohatou populací pstruha potočního.

Potok Úmoří je na sledovaném profilu tokem se zachovalou potoční morfologií, bohatou nabídkou mikrostanišť a relativně čistou vodou. Ekosystém je však narušen blízkou přítomností intenzivně obhospodařovaného rybníka. Tok je „zaplevelen“ invazní a nepůvodní rybou – střevlíčkou východní. Také mezi bezobratlými se vyskytuje řada druhů, jež má svůj původ v rybníce (dominanty: *Hydropsyche* sp., *Baetis* sp., ostatní: *Rhyacophila* sp., *Erpobdella octoculata*, *Simulium* sp., *Asellus aquaticus*, *Pisidium subtruncatum*), z ryb je dále hojně zastoupena mřenka mramorovaná. Celkově však lze konstatovat, že lokalita patří k přírodně hodnotnějším.

V rámci hydrobiologického průzkumu provedeného v roce 2025 bylo v potenciálně dotčeném území záměru sledováno pět lokalit převážně drobných vodních toků, z nichž byl proveden vlastní odběr u tří z nich (Žerůstký potok, Lysický potok, Úmoří), zbylé dvě lokality (Výpustek, Chlumský potok) neumožňovaly provedení odběru z důvodu nedostatečného zvodnění (suchá koryta). V rámci průzkumů bylo na lokalitách celkem zjištěno 19 taxonů/druhů makrozoobentosu, přičemž výstupy aktualizace průzkumu v roce 2025 zcela potvrdily charakter lokalit zaznamenaný v roce 2021. Zjištěné společenstvo je chudší, tvořené euryekními odolnějšími druhy – plně odpovídá charakteru sledovaných toků (převážně regulované toky s upravenými břehy kamenným záhozem/dlažbou). V rámci průzkumu nebyl zjištěn výskyt zvláště chráněného druhu dle vyhlášky č. 395/1992 k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, či obecně ohroženého druhu dle ČS. Obdobně nejsou ze sledovaných lokalit na území potenciálně dotčeném záměrem uváděny žádné záznamy ZCHD a obecně ohrožených druhů ČS druhů v nálezkové databázi ochrany přírody (NDOP).

oboživelníci a plazi

V blízkosti tohoto úseku se nachází významná batrachologická lokalita Oborský rybník u Černé Hory s výskytem řady druhů obojživelníků i plazů (kuňka obecná, rosnička zelená, skokan skřehotavý, skokan zelený, užovka obojková). Tento rybník sice nebude stavbou ovlivněn, lze však očekávat silné migrační tahy všemi směry.

V roce 2020 byla prováděna oprava hráze a zpevnění břehů Oborského rybníka v Černé hoře.

Další významné migrační koridory představují údolí všech potoků, především pak Býkovky, Lysického potoka a Úmoří.

Přímo v tělese Staré dálnice se nachází rozmnožovací lokalita V slatinách (zastižení jedinci vodních skokanů a rosničky zelené).

Dle průzkumu z roku 2018 lokalita V slatinách podléhá silnému zazemňování a zarůstání vegetací. Oproti roku 2006 zde byla v roce 2018 zastižena pouze málo početná populace skokanů rodu *Pelophylax*.

V letech 2017-2018 byla podél Žerůstkého potoka vybudována soustava tří vodních tůň za účelem zvýšení biodiverzity. Tyto vodní plochy budou v budoucnu poskytovat vhodný biotop pro mnohé druhy obojživelníků.

Na tělese Staré dálnice lze očekávat víceméně souvislý výskyt ještěrky obecné, slepýše křehkého a ve vlhkých polohách i užovky obojkové.

Průzkum obojživelníků v roce 2025 probíhal ve vodních tocích (Žerůstký potok, Lysický potok, Úmoří, Výpustek, Chlumský potok) a stojatých biotopech (lesní periodická tůň u Lysic, mokřadní biotop u stávající I/43 (jezíčko Žlíbky)), které záměr přímo zasahuje. Dále byly prověřovány i biotopy stojatého charakteru v širším okolí záměru: mokřadní biotop – vodní tůň Lysice, mokřady Býkovice, rybníky u Lysic, rybník u Drnovic a rybník Skalice. V rámci průzkumů byla zjištěna přítomnost ropuchy obecné (*Bufo bufo*, O/VU), zástupců komplexu zelených skokanů (*Pelophylax esculentus* s.l., KO/SO / VU/NT) a skokana štihlého (*Rana dalmatina*, SO/NT). Ropucha obecná byla zaznamenána v podobě snůšek v potoku Úmoří. Její rozmnožování lze dále předpokládat v rybnících u Lysic

a rybníku Skalice, příp. rybníku u Drnovic. Skokani rodu *Pelophylax* (KO/SO / NT/VU) byli zaznamenáni v Žerůnském potoce, toku Úmoří, mokřadním biotopu u stávající I/43 (jezíčko Žlíbky), vodních tůňích Lysice, rybnících u Lysic a rybníku Skalice; předpokládání jsou pak v rybníku u Drnovic. Skokan štlhlý byl zaznamenán v tocích Žerůnský potok a Úmoří, příp. v jejich užším okolí, a v tůňích Lysice. Nad rámec vlastního zjištění lze v zájmovém území dále předpokládat přítomnost ropuchy zelené (*Bufo viridis*, SO/EN) – druh se soumráchnou až noční aktivitou, který se přes den s oblibou ukrývá ve štěrbinách, puklinách a dírách antropogenního původu – lze tedy předpokládat využívání starého tělesa dálnice (mostních objektů apod.) jako úkrytů; rosničky zelené (*Hyla arborea*, SO/NT), která může v zájmovém území nalézt vhodný biotop k rozmnožování v podobě v roce 2018 vybudovaných tůňích Lysice; a skokana hnědého (*Rana temporaria*, -/VU). Výše uvedené druhy (ropucha zelená, rosnička zelená, skokan hnědý) jsou ze širšího okolí záměru uváděny v rámci NDOP. Z ocasatých obojživelníků byla ve vodních tůňích Lysice zjištěna přítomnost larev čolka obecného (*Lissotriton vulgaris*, SO/VU).

Průzkumy plazů prokázaly přítomnost ještěrky obecné (*Lacerta agilis*, SO/VU), slepýše křehkého (*Anguis fragilis*, SO/NT) a užovky obojkové (*Natrix natrix*, O/NT). Dále lze ze zájmového území předpokládat výskyt užovky hladké (*Coronella austriaca*, SO/VU), jež nebyla průzkumy zjištěna, zájmové území však představuje vhodný biotop druhu. Výskyt ještěrky obecné a slepýše křehkého je v zájmovém území v rámci vhodných biotopů více méně plošný. Jedinci byli běžně registrováni např. podél starého tělesa dálnice a podélné cestní sítě. Užovka obojková byla zaznamenána ve vodních tůňích Lysice, v prostoru vypuštěného rybníka u Drnovic a v rybníku Skalice.

savci

V tomto úseku představuje významné refugium i migrační koridor těleso *Staré dálnice*. Tvoří uzavřený v zásadě spojitý a relativně široký liniový celek oproti vnějšímu okolí převážně intenzivně využívané zemědělské krajiny, avšak zároveň je díky vodním tokům, navazujícím břehovým porostům a další doprovodné vegetaci propojen s širším územím, kde se vyskytují rozlehlé lesní celky zpravidla navazující na okraje Boskovické brázdy. Potvrzen výskyt řady běžných druhů (srnec, zajíc, jezek, prase, jezevec), v tělese nalezeny nory lišky, na neobdělávaných okrajích polí výskyt křečka polního. Na koryta vodních toků je vázaná řada drobných savců. ~~Významný migrační koridor v západovýchodním směru představuje údolí toku Býkovka.~~

Tento úsek je využíván i netopýry, a to jak k lovu a přeletům, tak k úkrytu.

V rámci průzkumů v roce 2025 bylo v zájmovém území zjištěno celkem 26 druhů savců. Z tohoto počtu je celkem 12 druhů netopýrů.

ptáci

Těleso *Staré dálnice* v Lysické kotlině představuje významné refugium pro řadu druhů ptáků, včetně zvláště chráněného ťuhýka obecného.

Hustě zarostlé úseky poskytují v otevřené krajině hnízdní příležitosti pro drobné pěvce, rovněž byl zaznamenán výskyt hrdličky divoké. Zajímavým prvkem je rybníček Žlíbky s výskytem slípky zelenonohé, rákosníka obecného a strnada rákosního. V blízkosti se nachází vodní nádrž Skalice s hnízdním výskytem vodních ptáků.

V letech 2018 i 2020 byl zaznamenán v blízkosti vodní nádrže Skalice moták pochop (*Circus aeruginosus*, O) a je zde pravděpodobné i jeho hnízdění. Také byl pozorován v terestrických rákosinách u Žerůnského potoka. Vegetace Žerůnského potoka s nově vybudovanými tůňemi poskytuje biotop i např. lejskovi šedému (*Muscicapa striata*, O) a konipasu lučnímu (*Motacilla flava*, SO/VU). Ťuhýk obecný (*Lanius collurio*, O/NT) byl v roztroušených křovinách tělesa *Staré dálnice* i její blízkosti pozorován hned na několika místech.

Průzkumem zájmového území a jeho širšího okolí v roce 2025 bylo zjištěno celkem 65 druhů ptáků. Zájmové území je pro ptáky významným biotopem, a to nejenom v kontextu okolní (relativně chudé) krajiny. Nachází se zde velmi pestrá mozaika biotopů a tyto podmínky využívá poměrně vysoký počet druhů k hnízdění, případně jako potravní zdroj, migrační koridor nebo zimoviště. Vzhledem k tomu, že je většina území tělesa *Staré dálnice* již mnoho let ponechána bez zásahu, vznikají zde často husté neprostupné křoviny nebo seskupení většího množství stromů včetně bobulonosných dřevin (např. špendlíků, divokých třešní, jeřábů ptačích, růží šípkových apod.) Všechny tyto stromy a keře představují ve svém množství významný biotop, který využívají k hnízdění mj. i bobuložraví ptáci jako např. drozdi, kos černý (*Turdus merula*), dlask tlustozobý (*Coccothraustes coccothraustes*), špaček obecný (*Sturnus vulgaris*) nebo žluva hajní (*Oriolus oriolus*, SO/-). Husté křoviny využívají rovněž pro toto

prostředí typické druhy, přičemž zde hnízdí minimálně čtyři druhy pěnic, budníčci, strnad obecný (*Emberiza citrinella*) a ťuhýk obecný (*Lanius collurio*, O/NT). V zájmovém území se také nacházejí přechodně holé plochy bez vegetace, případně lokálně vlhká a podmáčená místa, která zvyšují atraktivitu celé lokality – ty lákají druhy jako je skřivan polní (*Alauda arvensis*), čejka chocholátá (*Vanellus vanellus*, -/VU) apod. Lokálně zvýšená početnost byla v rámci ornitologického průzkumu zaznamenána např. u pěnice hnědokřídle (*Sylvia communis*), kukačky obecné (*Cuculus canorus*) a slavíka obecného (*Luscinia megarhynchos*, O/-), pro které je zde velmi vhodný biotop pro vytvoření lokálně vyšší (hnízdni) početnosti.

Zájmové území lze vnímat rovněž jako zimoviště některých druhů, např. červenky obecné (*Erithacus rubecula*), vrabce polního (*Passer montanus*), drozda kvíčaly (*Turdus pilaris*) či drozda cvrčaly (*T. iliacus*). V neposlední řadě mnohé druhy lokalitou také velmi početně migrují. Celé Boskovická brázda vytváří z ornitologického hlediska tzv. migrační žílu (lokalita se táhne v severojižním směru tahu, navíc nabízí vhodné místo k odpočinku a dostatek potravy), tedy tudý protahuje zřejmě většina ptáků využívající úzký tahový koridor v nížině mezi Orlickými horami a Králickým Sněžníkem. Z pohledu dravců, jejichž tah se lépe pozoruje, je patrné, že ptáci dále využívají Boskovickou brázdu, kterou pokračují dále k jihu (severu) a pomalu se napojují na nížinu v Dyjsko-svrateckém úvalu. Pro některé druhy dravců – např. motáka pochopa (*Circus aeruginosus*, O/VU) nebo káni lesní (*Buteo buteo*), představuje však zájmové území rovněž významné hnízdiště a potravní biotop.

Vlivy na faunu

varianta 1 – samostatný úsek – km 18,200 – cca 30,000 – ve stopě Staré dálnice

bezobratlí

K významným refugiím především teplomilného hmyzu patří přírodní památky Zlobice, Malhostovická pecka a Drásovský kopeček. Zde byl potvrzen výskyt řady významných zástupců druhů bezobratlých chráněných jak českou, tak i evropskou legislativou. Odhad vlivu na tyto lokality je uveden v kapitolách o ZCHÚ. Provedené průzkumy prokázaly, že pro ostatní skupiny fauny cennější lokality v trase Staré dálnice nejsou pro zástupce skupiny bezobratlých tak významné, především vzhledem k značnému stádiu sukcese, případně izolovanosti v lesních celcích.

hydrobiologie

Všechny křížené vodní toky jsou více, či méně postiženy vodohospodářskými úpravami. Z hlediska hydromorfologie a kvality vody je v tomto úseku cenná především horní část vodního toku Lubě protékající v hluboce zařezaném údolí Žernovnickou hrástí. Riziko přímého ohrožení koryta toku v době výstavby lze při citlivém provedení stavebních prací zcela minimalizovat. Jako možné riziko z dlouhodobého hlediska představuje odvod povrchových vod z plochy komunikace do vodního toku. Doporučená opatření k minimalizaci tohoto rizika jsou uvedena v kapitole D.IV v původní Dokumentaci EIA.

Drobná vodní plocha v tělese Staré dálnice u Všehovic není z hydrobiologického hlediska významná.

obojživelníci a plazi

V tomto úseku jsou z hlediska výskytu plazů významné xerothermní lokality Malhostovická pecka a Drásovský kopeček – viz ZCHÚ. Obojživelníci využívají tahové koridory především podél vodních toků. Důležitou lokalitu pro rozmnožování obojživelníků představuje rybníček u Všehovic, jenž bude při výstavbě zcela zničen a byla by vhodná jeho náhrada ve formě komplexních revitalizačních opatření.

V rámci této skupiny bude nejdůležitější zachovat dobrou prostupnost pro migrující živočichy, především o osách vodních toků.

savci

V Tišnovské kotlině se vyskytují druhy běžné v agrární krajině, pestřejší zastoupení druhů je ve více zalesněné Žernovnické hrásti. Vzhledem k velké pohyblivosti savců je zde především riziko střetů s jedoucimi vozidly.

V tomto úseku byl vytipován důležitý migrační koridor na hranici Tišnovské kotliny a Žernovnické hrásti. Další významný koridor lze vysledovat v ose vodního toku Lubě. Tato problematika je řešena v podkapitole Vlivy na migrační potenciál v území.

V území je také běžný výskyt řady druhů netopýrů, kteří mají úkryty především v lesních celcích Zlobice a v okolí Krkaté báby, dále je potvrzována řada kolonií v blízkých sídlech (Lubě, Újezd). Posuzovaná komunikace bude křížit tradiční přeletové trasy.

V tomto úseku se tedy jako nejcitlivější jeví ztráta stanovišť v lesním celku vázaném na údolí v okolí Krkaté báby.

ptáci

V tomto území patří z hlediska ovlivnění ptačích druhů k hodnotným remíz v trase *Staré dálnice* v km 20,600 (lokalita 1), hnízdní biotop pro řadu druhů ptáků (lejsek šedý, žluva hajní, tuhýk obecný, káně lesní, budníček menší, pčnice černošedá, holub hřivnáč, kos černý, drozd zpěvný, červenka obecná, káně lesní, strakapoud velký, strnad obecný apod.). Rybníček u Všechevic v km 22,700 představuje z ornitologického hlediska zajímavý biotop s hnízdištěm řady ptačích druhů (moták pochop, čejka chocholáta, bramborníček černošedý, strnad rákosní, strnad obecný, rákosník zpěvný, pčnice černošedá, konipas bílý, hrdlička divoká, kachna divoká). V lesnaté Žernovnické hrásti lze za nejvýznamnější označit prostor kolem přírodní památky Krkatá bába v kaňonovitém údolí Lubě s výskytem výra velkého, čápa černého, či jestřába lesního.

Popsané lokality v tělese *Staré dálnice* jsou možnými kompenzačními opatřeními poměrně snadno nahraditelné, obtížně predikovatelný je vliv na populaci výra velkého v údolí Lubě, který může vlivem rušení oblast zcela opustit (to především v době výstavby), případně se přesunout do jiné části údolí.

varianta 2 – samostatný úsek – km 18,200 – cca 30,000

bezobratlí

V tomto úseku se nacházejí dvě lokálně zajímavé lokality. Jedná se o údolí Lažánky a Malolhotského potoka (Ježovec). Jejich hodnota spočívá především v celkovém subxerothermním charakteru a biotopové rozmanitosti s pestrá mozaikou různých zátiší. Lokality představují významné refugium hmyzu v převážně agrární krajině. Především lokalita Ježovec v současné době poměrně intenzivně zarůstá keři a lze konstatovat, že bez cíleného managementu ztratí svůj charakter a význam.

hydrobiologie

Křížené vodní toky lze označit za běžné, k jejich zásadnímu ohrožení při dodržení standardních stavebních postupů nedojde.

obojživelníci a plazi

V tomto úseku byly potvrzeny údolí vodních toků jako migrační trasy. Lokality vhodné k rozmnožování se v posuzovaném koridoru nenacházejí. Z pohledu vlivu na tuto skupinu živočichů lze posuzovaný úsek označit za bezkonfliktní.

savci

Trasa je v tomto úseku vedena převážně po polích. Migrační trasy vedené údolími vodních toků, především Lažánky překonává na kapacitních mostních objektech. V zasažených lesních porostech byl potvrzen výskyt chráněných druhů živočichů, vzhledem k okrajovému zásahu však lze vliv na populace těchto druhů živočichů klasifikovat jako nevýznamný.

ptáci

V posuzovaném koridoru dojde při výstavbě k likvidaci částí biotopů s výskytem lokálně zajímavých ptačích druhů. Vzhledem k tomu, že v okolí je dostatek biotopů podobného charakteru, s výjimkou lokality Ježovec, lze vlivy posuzovaného záměru označit za akceptovatelné.

varianta 3 – samostatný úsek – km 0,000 – cca 11,000

bezobratlí

V rámci tohoto úseku byly zjištěny lokality s nejnižší diverzitou hmyzu a se slabým zastoupením vzácnějších druhů. Lokality jsou vázané především na lesní lemy a je pravděpodobný přesun zastoupených druhů do stavbou nezasažených částí biotopů.

hydrobiologie

Křížené vodní toky lze označit běžné, k jejich zásadnímu ohrožení při dodržení standardních stavebních postupů nedojde.

obojživelníci a plazi

V tomto úseku byly potvrzeny údolí vodních toků jako migrační trasy. Lokality vhodné k rozmnožování se v posuzovaném koridoru nenacházejí. Z pohledu vlivu na tuto skupinu živočichů lze posuzovaný úsek označit za bezkonfliktní.

savci

Trasa je v tomto úseku vedena převážně po polích. V zasažených lesních porostech byl potvrzen výskyt chráněných druhů živočichů, vzhledem k okrajovému zásahu však lze vliv na populace těchto druhů živočichů klasifikovat jako nevýznamný.

ptáci

Trasa je v tomto úseku vedena převážně po polích. V zasažených lesních porostech byl potvrzen výskyt zajímavějších ptáčích druhů, vzhledem k okrajovému zásahu však lze vliv na populace těchto druhů klasifikovat jako nevýznamný.

společný úsek všech variant – od km cca 30,000 (11,000 varianty 3) – stopa Staré dálnice

bezobratlí

Těleso *Staré dálnice* na území Lysické sníženiny je ve své převážné části již ve značném stádiu sukcese, kdy převažuje především stromové patro. Takovéto uniformní biotopy již nejsou pro některá společenstva bezobratlých tolik atraktivní, což se promítá do sníženého druhového zastoupení a z vzácnějších druhů jsou nejhojněji zastoupeni čmeláci (*Bombus* sp.), mravenci rodu *Formica* a zlatohlávek tmavý, vázaní na travinné porosty na při okraji polních pozemků. Cennější lokalitu v tomto úseku představuje pouze přírodní památka Čtvrťky za Bořim s cíleným managementem. Zájmové území má z hlediska výskytu saproxylického hmyzu velký význam, a to i v regionálním měřítku, neboť některé zjištěné druhy se v rámci našeho území vyskytují pouze velmi vzácně a lokálně. Těleso původní dálnice je zároveň situováno v poměrně intenzivně obdělávané zemědělské krajině Boskovické brázdy, a v okolí se tedy vyjma linií starších topolů a vrb rostoucích podél vodotečí podobné biotopy prakticky nevyskytují.

Celková hodnota tělesa *Staré dálnice* jako migračního koridoru pro hmyz je v současné době silně potlačena právě vysokým stádiem sukcese a značnou izolovaností lokalit, které jsou od sebe odděleny jak velkými plochami orné půdy, tak rozsáhlými lesními celky. Nejvýznamnější jsou lesní porosty s potenciálem pro saproxylický hmyz (bylo zjištěno 133 druhů, dva z nich patří mezi druhy zvláště chráněné, jeden z nich je chráněn v rámci evropské soustavy chráněných území Natura 2000 a 30 druhů je uvedeno v Červeném seznamu ohrožených druhů ČR).

Vliv výstavby rychlostní silnice na tuto skupinu živočichů lze označit jako akceptovatelný.

hydrobiologie

V tomto úseku představují hodnotné potoční ekosystémy údolí vodních toků Býkovka a Úmoří. Zjištěné společenstvo je chudší, tvořené euryekními odolnějšími druhy – plně odpovídá charakteru sledovaných toků (převážně regulované toky s upravenými břehy kamenným záhozem/dlažbou). Riziko přímého ohrožení koryta toku v době výstavby lze při citlivém provedení stavebních prací zcela minimalizovat. Jako možné riziko z dlouhodobého hlediska představuje odvod povrchových vod z plochy komunikace do vodního toku. Doporučená opatření k minimalizaci tohoto rizika jsou uvedena v kapitole D.IV. v původní Dokumentaci EIA.

Drobná vodní plocha v tělese *Staré dálnice* u Skalice není z hydrobiologického hlediska významná. Rybníky nacházející se v blízkosti mají, s výjimkou Podzámeckého rybníka v Černé Hoře, především hospodářský význam, s intenzivním chovem ryb a se silným zákaem.

obojživelníci a plazi

V tomto úseku byly potvrzeny údolí vodních toků jako migrační trasy. Dále se v tomto úseku nachází rozmnožovací lokalita V slatinách, vzniklá přímo v tělese *Staré dálnice*, přehrazením zářezu tělesem silnice I/43.

Migrační trasy budou zachovány přemostěním všech křížených vodních toků, jako problematická se jeví likvidace drobné vodní plochy V slatinách, neboť se v blízkosti nenachází lokalita, která by mohla převzít její funkci. Pro

minimalizaci vlivu bude nezbytné realizovat v rámci souboru kompenzačních opatření také novou vodní plochu, která by nahradila stávající rozmnožiště.

Likvidace tohoto biotopu bude významná také z pohledu druhů plazů, především hojně ještěrky obecné, jejíž záchranný transfer bude nezbytný.

Zvýšený výskyt obojživelníků lze očekávat podél Žerůtského potoka díky zbudování nových tůní.

Na základě průzkumu provedeného v jarním a letním aspektu roku 2025 za účelem zhodnocení změn, resp. vývoje biotopů z hlediska výskytu herpetofauny lze konstatovat, že v zájmovém území došlo od roku 2021 k nevýznamným, resp. nejvýše pouze lokálním změnám, které nemají z hlediska výskytu obojživelníků a plazů zásadní význam. Zejména v případě některých tůní je patrné umocňování negativ v souvislosti s jejich zastíněním a zazemněním.

Při provedení navržených opatření lze tento zásah považovat za akceptovatelný.

savci

Ověřený migrační koridor východozápadního směru představuje v tomto úseku údolí vodního toku Býkovka. Migrační funkce bude vzhledem k přemostění rozsáhlou estakádou zachována a vliv výstavby tak lze označit za zcela akceptovatelný.

V tomto úseku dojde k likvidaci významného refugia vázaného na těleso *Staré dálnice*. Sukcesní biotopy vázané na těleso představují jak loviště/zdroj potravy, tak i možnosti úkrytů pro řadu druhů netopýrů, ale i dalších druhů savců (např. srnec obecný).

Negativní vliv způsobený likvidací tohoto biotopu může být výrazně omezen včasnou realizací komplexních krajinných úprav, dle studie navržené v kapitole D.IV. v původní Dokumentaci EIA.

Na základě průzkumu provedeného v jarním a letním aspektu roku 2025 za účelem zhodnocení změn, resp. vývoje biotopů z hlediska výskytu savců lze konstatovat, že v zájmovém území došlo od roku 2021 k nevýznamným, resp. nejvýše pouze lokálním změnám, které nemají z hlediska výskytu – především ochranářsky významných druhů savců – zásadní význam. Z patrných antropogenních vlivů došlo k lokálnímu kácení dřevin (včetně nepůvodních) na svahu náspu severně od Lysického potoka (podél místní komunikace) a dále k likvidaci (především mladých) dřevin po obou stranách polní cesty SZ od rybníka Skalice. Vzhledem k rozsahu předmětného kácení i zasaženým dřevinám však tyto zásahy nebudou mít na místní populace savců – typicky netopýrů – prakticky žádný vliv.

ptáci

Hodnocený úsek je z ornitologického hlediska hodnotný především zastoupením subxerothermních stanovišť s početnějším výskytem ťuhýka obecného a dále hustě zarostlými úseky, které v otevřené krajině poskytují hnízdní příležitosti pro drobné pěvce. Zájmové území je pro ptáky významným biotopem, a to nejenom v kontextu okolní (relativně chudé) krajiny.

Negativní vliv způsobený likvidací tohoto biotopu může být výrazně omezen včasnou realizací komplexních krajinných úprav, dle studie navržené v kapitole D.IV. v původní Dokumentaci EIA.

Významný je také hnízdní biotop motáka pochopa v prostoru rybníka Skalice. Zde je nutné dbát vhodného načasování prací. Viz podmínky závazného stanoviska EIA.

EKOSYSTÉMY

Na základě výše uvedeného popisu charakteru a polohy přírodních stanovišť je možné shrnout zastoupení ekosystémů, jejich kvalitu a stabilitu následovně.

- *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.

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).

Vyhodnocení významného vlivu změn na flóru, faunu a ekosystémy

Na základě průzkumu z roku 2025 lze konstatovat, že v zúženém zájmovém území došlo pouze k nevýznamným, resp. nejvýše pouze lokálním změnám, jako je lokální kácení dřevin. V území byl zjištěn výskyt nových druhů, které odpovídají detailnějšímu zprůzkumování dotčeného území. Významné negativní vlivy na tyto druhy však nelze očekávat, opatření budou součástí dalších stupňů projektové dokumentace záměru.

Z hlediska **stavu a ovlivnění flóry, fauny a ekosystémů nenastaly významné změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2007.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivů na faunu, flóru a ekosystémy (s důrazem k obecné druhové ochraně) se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi přípravy – 18 – 21, 30, 32, 34, 45, 50, 52, 53, 56, 57, 59 – 61, 64 - 66, 70 - 73
- pro fázi realizace – č. 81 – 86, 93, 100 - 102, 106, 108
- pro fázi provozu – č. 109

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění fauny, flory a ekosystémů v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.9.3 Zvláště chráněné druhy

Tato kapitola byla doplněna nově na základě požadavků novely zákona č. 100/2001 Sb. z roku 2017. Přehled zvláště chráněných druhů dle zákona č. 114/1992 Sb. byl převzat z průzkumů realizovaných v rámci dokumentace EIA v roce 2007, které byly její přílohou.

K výčtu druhů byly následně doplněny i nové druhy zjištěné průzkumy z roku 2018 (společný úsek variant) a průzkumy z roku 2020 a z roku 2025.

Z kategorie zvláště chráněných druhů rostlin (dle vyhlášky č. 395/1992 Sb.) byly v dotčeném území v době zpracování dokumentace EIA zaznamenány druhy:

okrotice bílá (*Cephalanthera damasonium*) – ohrožený druh

prstnatec pleťový (*Dactylorhiza incarnata*) – silně ohrožený druh

sítina Gerardova (*Juncus gerardii*) – silně ohrožený druh

~~vemeník dvoulistý (*Platanthera bifolia*) – ohrožený druh~~

V roce 2020 v rámci průzkumů pro prodloužení stanoviska byly v dotčeném území nově zaznamenány tyto zvláště chráněné druhy rostlin (dle VZOPK):

~~hvězdnice chlumní (*Aster amellus*) (varianta 1 i 2) – ohrožený druh~~

~~kosatec trávovitý (*Iris graminea*) (společný úsek) – silně ohrožený druh~~

~~vstavač nachový (*Orchis purpurea*) (varianta 2) – silně ohrožený druh~~

~~vstavač vojenský (*Orchis militaris*) (společný úsek) – silně ohrožený druh~~

Z kategorie zvláště chráněných druhů živočichů (dle VZOPK) byli v dotčeném území v době zpracování dokumentace EIA zastiženi/předpokládáni*:

~~batolec duhový (*Apatura iris*) – ohrožený druh~~

čmeláci (*Bombus* sp.) - ohrožený druh

~~kudlanka nábožná (*Mantis religiosa*) – kriticky ohrožený druh~~

~~majka fialová (*Meloe violaceus*) – ohrožený druh~~

~~ohniváček černočárný (*Lycaena dispar*) – silně ohrožený druh~~

~~otakárek fenyklový (*Papilio machaon*) – ohrožený druh~~

~~střevlík ullrichův (*Carabus ullrichii*) – ohrožený druh~~

~~svižník polní (*Cicindela campestris*) – ohrožený druh~~

zlatohlávek tmavý (*Oxythyrea funesta*) – ohrožený druh

čolek obecný (*Triturus vulgaris*) – silně ohrožený druh*

~~čolek velký (*Triturus cristatus*) – silně ohrožený druh*~~

kuňka obecná (*Bombina bombina*) – silně ohrožený druh

~~ropucha obecná (*Bufo bufo*) – ohrožený druh*~~

ropucha zelená (*Bufo viridis*) – silně ohrožený druh*

~~rosnička obecná (*Hyla arborea*) – silně ohrožený druh~~

~~skokan štíhlý (*Rana dalmatina*) – silně ohrožený druh*~~

skokan skřehotavý (*Rana ridibunda*) – kriticky ohrožený druh

skokan zelený (*Rana kl. esculenta*) – silně ohrožený druh

ještěrka obecná (*Lacerta agilis*) – silně ohrožený druh

slepýš křehký (*Anguis fragilis*) – silně ohrožený druh
užovka obojková (*Natrix natrix*) – ohrožený druh
~~užovka hladká (*Coronella austriaca*) – silně ohrožený druh*~~

~~bramborníček černohlavý (*Saxicola torquata*) – ohrožený druh~~
~~bramborníček hnědý (*Saxicola rubetra*) – ohrožený druh~~
~~čáp černý (*Ciconia nigra*) – silně ohrožený druh~~
holub doupňák (*Columba oenas*) – silně ohrožený druh
jestřáb lesní (*Accipiter gentilis*) – ohrožený druh
~~koroptev polní (*Perdix perdix*) – ohrožený druh~~
krahujec obecný (*Accipiter nisus*) – silně ohrožený druh
křepelka polní (*Coturnix coturnix*) – silně ohrožený druh
lejsek šedý (*Muscicapa striata*) – ohrožený druh
moták pochop (*Circus aeruginosus*) – ohrožený druh
~~pěnice vlašská (*Sylvia nisoria*) – silně ohrožený druh~~
rorýs obecný (*Apus apus*) – ohrožený druh
ťuhýk obecný (*Lanius collurio*) – ohrožený druh
vlaštovka obecná (*Hirundo rustica*) – ohrožený druh
~~vodouš kropenatý (*Tringa ochropus*) – silně ohrožený druh~~
~~výr velký (*Bubo bubo*) – ohrožený druh~~
žluva hajní (*Oriolus oriolus*) – silně ohrožený druh

netopýr Brandtův (*Myotis brandtii*) – silně ohrožený druh
~~netopýr brvitý (*Myotis emarginatus*) – kriticky ohrožený druh~~
netopýr černý (*Barbastella barbastellus*) – kriticky ohrožený druh
netopýr dlouhouchý (*Plecotus austriacus*) – silně ohrožený druh
netopýr hvízdavý (*Pipistrellus pipistrellus*) – silně ohrožený druh
netopýr rezavý (*Nyctalus noctula*) – silně ohrožený druh
~~netopýr stromový (*Nyctalus leisleri*) – silně ohrožený druh~~
netopýr ušatý (*Plecotus auritus*) – silně ohrožený druh
netopýr večerní (*Eptesicus serotinus*) – silně ohrožený druh
netopýr velký (*Myotis myotis*) – kriticky ohrožený druh
netopýr vodní (*Myotis daubentonii*) – silně ohrožený druh
netopýr vousatý (*Myotis mystacinus*) – silně ohrožený druh
~~vrápenec malý (*Rhinolophus hipposideros*) – kriticky ohrožený druh~~

křeček polní (*Cricetus cricetus*) – silně ohrožený druh
~~plšík lískový (*Muscardinus avellanarius*) – silně ohrožený druh~~
~~rys ostrovid (*Lynx lynx*) – silně ohrožený druh*~~
veverka obecná (*Sciurus vulgaris*) – ohrožený druh

V roce 2018 v rámci průzkumů pro navazující stupeň dokumentace a v roce 2020 v rámci průzkumů pro prodloužení stanoviska, byly v dotčeném území nově zaznamenány tyto zvláště chráněné druhy živočichů (dle VZOPK):

mravenec lesní menší (*Formica polyctena*) (varianta 1 i 2, společný úsek) – ohrožený druh

mravenec luční (*Formica pratensis*) (varianta 1 i 2, společný úsek) – ohrožený druh

bělořit šedý (*Oenanthe oenanthe*) (společný úsek) – silně ohrožený druh

chocholouš obecný (*Galerida cristata*) (společný úsek) – ohrožený druh

konipas luční (*Motacilla flava*) (společný úsek) – silně ohrožený druh

krkavec velký (*Corvus corax*) (varianta 1 a 2, společný úsek) – ohrožený druh

slavík obecný (*Luscinia megarhynchos*) (varianta 2, společný úsek) – ohrožený druh

netopýr nejmenší (*Pipistrellus pygmaeus*) (společný úsek) - silně ohrožený druh

netopýr řasnatý (*Myotis nattereri*) (společný úsek) – silně ohrožený druh

vydra říční (*Lutra lutra*) (společný úsek) – silně ohrožený druh

V roce 2025 v rámci průzkumů pro prodloužení stanoviska, byly v dotčeném území nově zaznamenány či předpokládány dle NDOP (*) tyto zvláště chráněné druhy živočichů (dle VZOPK):

batolec červený (*Apatura ilia*) – ohrožený druh

čmelák skalní (*Bombus cf. lapidarius*) – ohrožený druh

kudlanka nábožná (*Mantis religiosa*) – kriticky ohrožený druh*

kozlíček jilmový (*Saperda punctata*) – ohrožený druh

lesák rumělkový (*Cucujus cinnaberinus*) – silně ohrožený druh

mravenec množivý (*Formica polyctena*) – ohrožený druh

mravenec trávinný (*Formica pratensis*) – ohrožený druh

čolek obecný (*Triturus vulgaris*) – silně ohrožený druh

ropucha obecná (*Bufo bufo*) – ohrožený druh

rosnička zelená (*Hyla arborea*) – silně ohrožený druh

skokan štíhlý (*Rana dalmatina*) – silně ohrožený druh

užovka hladká (*Coronella austriaca*) – silně ohrožený druh

čáp bílý (*Ciconia ciconia*) – ohrožený druh

luňák červený (*Milvus milvus*) – kriticky ohrožený druh

moták lužní (*Circus pygargus*) – silně ohrožený druh

rákosník velký (*Acrocephalus arundinaceus*) – silně ohrožený druh

Vyhodnocení významného vlivu změn na zvláště chráněné druhy

V rámci zúženého dotčeného území došlo k podrobnějším průzkumům bioty a byly zjištěny nové zvláště chráněné druhy (jednalo se o druhy hmyzu, obojživelníků, plazů a ptáků). Významné negativní vlivy na tyto druhy však nelze očekávat, opatření budou součástí dalších stupňů projektové dokumentace záměru, bude nutné zažádat o výjimku dle §56 ZOPK.

Z hlediska **vlivu na zvláště chráněné druhy nenastaly významné změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2007.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivů na faunu a flóru (s důrazem k ochraně zvláště chráněných druhů) se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi přípravy – č. 32, 50, 51, 56, 57, 58, 62, 71
- pro fázi realizace – č. 81, 93
- pro fázi provozu – č. 109

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění ZCHD nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.9.4 Migrace

Tato kapitola obsahuje aktualizované části C.II.5 Fauna, flóra a ekosystémy – část migrační potenciál území dokumentace EIA z roku 2007. Na konci kapitoly jsou následně aktualizované vlivy původně uvedené v kapitole D.I.7. Vlivy na migrační potenciál území dokumentace EIA.

V době zpracování původní Dokumentace EIA byla v platnosti „Metodická příručka k zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy, AOPK 2001“ a Technické podmínky Ministerstva dopravy – „TP 180 Migrační podmínky pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy, Evernia 2006“. Migrační potenciál byl v původní Dokumentaci byl hodnocen v souladu s těmito metodikami pro 4 kategorie A – velcí savci, B – středně velcí savci, C – drobní savci, D – obojživelníci.

Od doby zpracování původní Dokumentace EIA nastal v hodnocení vlivu na ovlivnění migrací a fragmentace území posun. Byla vydána Metodika AOPK ČR: Doprava a ochrana fauny v České republice (2020), která představuje základní rámec pro hodnocení této problematiky používaný v současnosti. Mimo jiné došlo k rozšíření komplexnosti hodnocení migračního potenciálu – z původně tří hodnocených skupin živočichů (A, B a C) bylo hodnocení rozšířeno na těchto 7 kategorií: A – velcí savci, B – ostatní kopytníci, C – savci střední velikosti, Kategorie D – Obojživelníci, plazi, drobní savci, E – Ryby a ostatní vodní živočichové, F – Ptáci a netopýři, G – Společenstva rostlin, bezobratlých živočichů a drobných obratlovců¹⁰. Podrobněji je řešena také problematika opatření, která je třeba přijmout pro zajištění dostatečné migrační průchodnosti komunikací.

Zároveň byl zaveden pojem „Biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců“ (dále biotop) jakožto územně analytický podklad (ÚAP) dle novelizované vyhlášky 500/2006 Sb. o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti jako jev 36B. Tento podklad je AOPK ČR od ledna 2020 poskytován ve formě jedné spojitě polygonové gisové vrstvy (shp) a je nutné jej zohlednit při umisťování všech ploch výstavby v území.

Kapitola byla aktualizována v souladu s novými požadavky na podrobnost zpracování migrační studie.

Řešené území se nachází v oblasti severně od Brna, kde je možné očekávat migrace všech kategorií živočichů (Anděl, 2005) – viz níže. Jedná se o část krajiny, která je bez souvislejší zástavby a jedinou zásadnější bariéru tvoří stávající silnice I/43.

Migrační koridory jsou především vázány na zalesněné oblasti, údolí a vodní toky.

Pro stanovení migračního potenciálu území se používají tři úrovně – nadregionální, regionální a lokální.

Nadregionální úroveň

- ~~zájmovým územím je oblast Jihomoravského a Olomouckého kraje; zjišťují se širší souvislosti z hlediska potenciální dálkové migrace velkých savců (jelen, los)~~
- ~~v rámci této úrovně je migrační potenciál významný a jižní částí řešeného území prochází také migrační osa velkých savců (Anděl, 2005); v území se nachází dostatek vhodných biotopů a terénní průzkumy potvrdily i výskyt migrujících druhů (jelen evropský).~~
- ~~mezi významné migrační profily lze považovat úsek v km 23,800 varianty 1 SZ od Skaličky, kde byl pozorován výskyt jelena a pravděpodobná je ojedinělá migrace rysa~~
- ~~dále jsou potom pro nadregionální migrace napříč řešeným územím významné lesnaté oblasti jižně od Malé Lhoty~~
- ~~význam migračního potenciálu na této úrovni dokládá také potvrzená migrace vydry napříč řešeným územím~~

Regionální úroveň

- ~~odpovídá vymezení řešeného území (polygon s hranicemi několik kilometrů od krajních variant)~~
- ~~v rámci této úrovně migrační potenciál odpovídá potřebám nejpočetnějších skupin (spárkatá a černá zvěř); jedná se zejména o pravidelné sezónní migrace za potravou a ke zdrojům vody.~~
- ~~významným regionálním migračním profilem se zde jeví hluboké údolí toku Lubě~~

¹⁰ K tomuto došlo již v roce 2011 v dokumentu Průchodnost silnic a dálnic pro volně žijící živočichy, Evernia, 2011.

Místní úroveň

- blízké okolí posuzovaného záměru (jednotlivých variant)
- v rámci této úrovně migrační potenciál odpovídá využití území; hojně je zastoupená spárkatá a černá zvěř, která má v řešeném území ideální podmínky – rozsáhlé celky orné půdy s dostatkem úkrytů, případně lesní porosty. Migrace tak probíhá všemi směry a to ve všech částech řešeného území (v jižní – lesnatější i v severní s převládající ornou půdou)
- charakteristické jsou každodenní potůlky drobnějších savců a sezónní migrace obojživelníků na loviště, rozmnožiště, nebo zimoviště, které místy mohou dosahovat až regionální úrovně

Tabulka C.3: Přehled sledovaných kategorií živočichů z pohledu migrace v území

kategorie	druhy ¹¹	výskyt	poznámka
A velcí savci	jelen	Je potvrzen výskyt v lesích severně od Všechovic a Skaličky s prokázanými migracemi V-Z směrem.	Tyto druhy mají tendenci k dálkovým migracím celorepublikového typu.
	rys	Stabilní populace rysa se v okolí nevyskytují. Pravděpodobná je ojedinělá migrace.	
B střední savci, kopytníci	srnec	Jeho výskyt je v oblasti zcela běžný a poměrně hojný (desítky až stovky kusů).	Oba druhy jsou poměrně tolerantní k fragmentaci biotopů. Jejich migrace nemají dálkový charakter.
	prase divoké	Výskyt je zcela běžný.	
C střední savci, šelmy	liška, jezevec, kuna, lasice, zajíc	Všechny druhy jsou v oblasti běžné. Dochází k jejich častému usmrcování na stávající silnici I/43.	Jde vesměs o druhy tolerantní k fragmentaci krajiny. Nemají sklon k dálkovým migracím, odvažují se poměrně blízko k sídlům i silnicím.
D obojživelníci	velké množství	Výskyt je vázán na vodní toky a plochy. V době tahu se žáby mohou vyskytovat i na zemědělských pozemcích poměrně daleko od vody.	Charakteristické jsou sezónní rozmnožovací migrace mezi zimovištěm a místem páření.

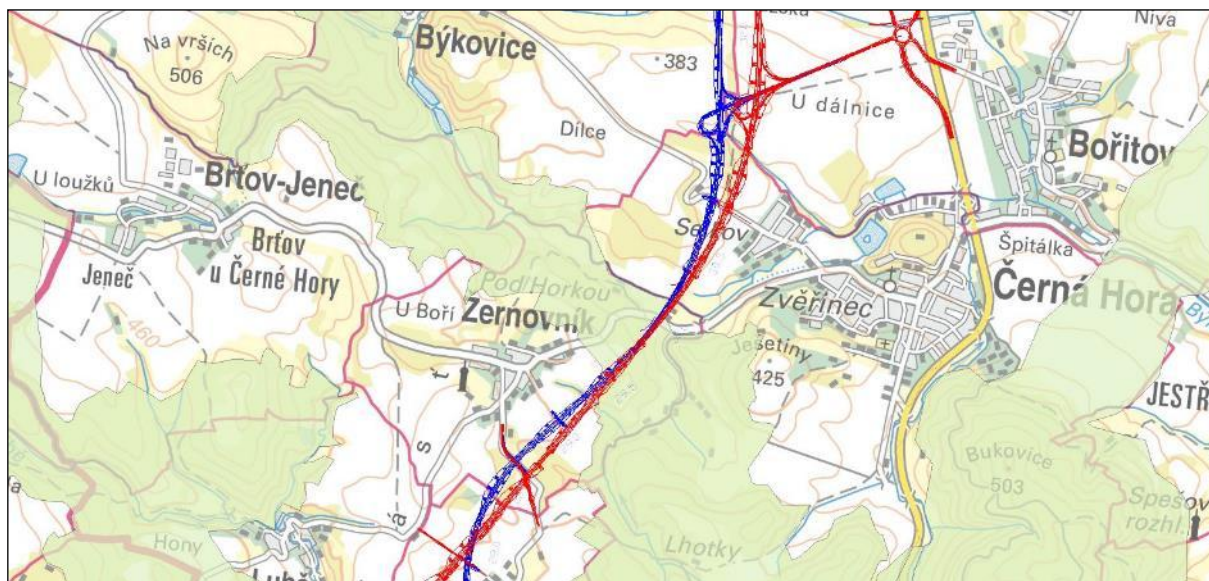
Tabulka 26: Migrační potenciál území pro jednotlivé kategorie živočichů

Kategorie	Migrační potenciál území
A – velcí savci	Biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců v dotčeném území jsou zaznamenána 4 křížení biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců Všechna křížení představují významné koridory spojující jádrová území na území Dražanských vrchů a Žďárských vrchů. V místě křížení biotopu s MÚK Kuřim a napojení obchvatu Kuřimi na stávající silnici I/43 jsou již v současné době vymezeny kritická místa biotopu s omezenou průchodností z důvodu přítomnosti bezlesí, železniční trati a silnice II/385 (resp. I/43). Jelen lesní – trvalé populace se vyskytují v úseku Kuřim – Černá Hora ve lesních porostech v širším okolí záměru, s prokázanými migracemi ve směru východ – západ.

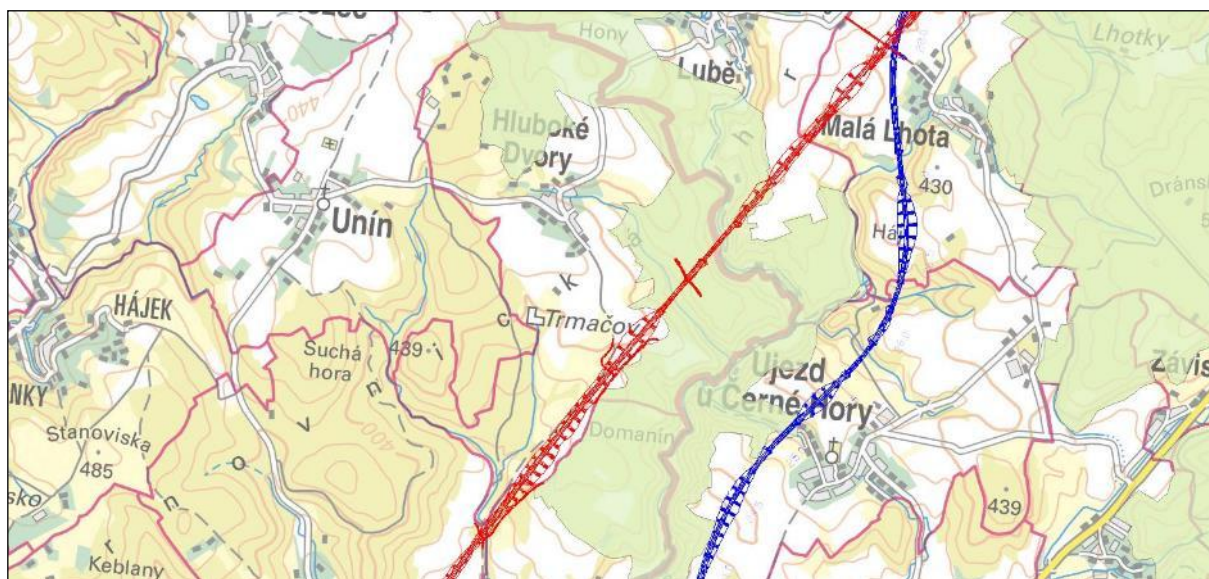
¹¹ Jsou uváděny pouze v území sledované druhy.

	Rys ostrovid – v letech 2016 až 2018 se jeden samec vyskytoval na území Moravského krasu/Drahanské vrchoviny. Sporadicky také v oblasti Vysočiny. Je to druh migrující na velkou vzdálenost, realizaci proto může být ovlivněn i přesto, že se v území trvale nevyskytuje. V dotčeném území nejsou zaznamenána žádná křížení biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců.
B – ostatní kopytníci	Jedná se o území s vysokým migračním potenciálem pro tuto kategorii – v úseku mezi Kuřímí a Černou Horou prochází lesnatým územím, dále na sever od Bořitova se dotčené území nachází na hranici lesního prostředí polního prostředí. Mezi těmito prostředí dochází k celoročním migracím živočichů této kategorie. Významným podpůrným prvkem pro fungování regionálních i lokálních migračních tras je těleso Staré dálnice (společný úsek od cca km 30,000). Zvěř těleso využívá i jako zdroj potravy a úkrytu. Srnec obecný Četný a trvale se zde vyskytující druh. Lze zde předpokládat migrační trasy v rámci celého dotčeného dotčeného území, jejich poloha se mění v závislosti na skladbě polních plodin a ročním období. Prase divoké Nepravidelně se vyskytující druh v závislosti na skladbě polních plodin, bez výrazných migračních zvyků. Četnější výskyt je v širším okolí záměru v lesních porostech a jejich okrajích.
C – savci střední velikosti	Liška, kuny, jezevec, zajíc Jejich migrace v území je pouze v rámci běžných denních potulek za potravou v rámci teritoria, především podél břehových porostů vodních toků nebo mezi okrajem lesních porostů a polní ploch. Pobytové stopy kuny a lasice byly zaznamenány pod mosty přes vodní toky (Lysický potok, Úmoří a Výpustek). Bobr evropský, vydra říční Vzhledem k blízkosti početných populací na blízké řece Moravě lze jejich výskyt předpokládat na Trusovickém a Dolanském potoce. Pobytové znaky vydry říční byly pozorovány pod mosty přes Lysický potok a potok Úmoří, dle četnosti a stáří stop se zjevně jedná o pravidelné migrační trasy a loviště.
D – obojživelníci, plazi	Obojživelníci Charakteristické pro tuto skupinu jsou zejména sezónní rozmnožovací migrace mezi zimovištěm a místem páření. V území dotčeném záměrem lze předpokládat tahové cesty a výskyt obojživelníků podél vodních toků, drobných odvodňovacích příkopů nebo liniových prvků. V době jarních tahů se žáby mohou vyskytovat i na zemědělských pozemcích poměrně daleko od vody. Plazi Výskyt plazů je vázán především na osluněné části břehových porostů, větrolamů, mokřadů, apod.. Jejich migrace jsou pouze lokálního rozsahu – přesuny v rámci jedné lokality za potravou a na zimoviště.
E – ryby a ostatní vodní živočichové	Výskyt je vázán na vodní toky a vodní plochy, kterých se v dotčeném území nachází mnoho. Např. přírodně hodnotnější toky Lubě, Lažánka, Malolhotský, Býkovka, Úmoří.
F – ptáci a netopýři	Letové koridory se nachází podél vodních toků především se zapojenými břehovými porosty. Např. tok Úmoří, Lysický potok, Býkovka, Lažánka, Lubě. Boskovická brázda vytváří tzv. migrační žílu pro ptáky (lokalita se táhne v severojižním směru tahu, navíc nabízí vhodné místo k odpočinku a dostatek potravy).
G – ekosystémy	Významný biotopy představují ZCHÚ nacházející se v trase záměru (Zlobice, Malhostovické kopečky, Krkatá bába, Čtvrťky za Bořím). Dále např. údolí Lažánky se subxerothermními společenstvy na jejich svazích nebo lokalita VKP Ježovec s pestrou mozaikou subxerothermních biotopů.

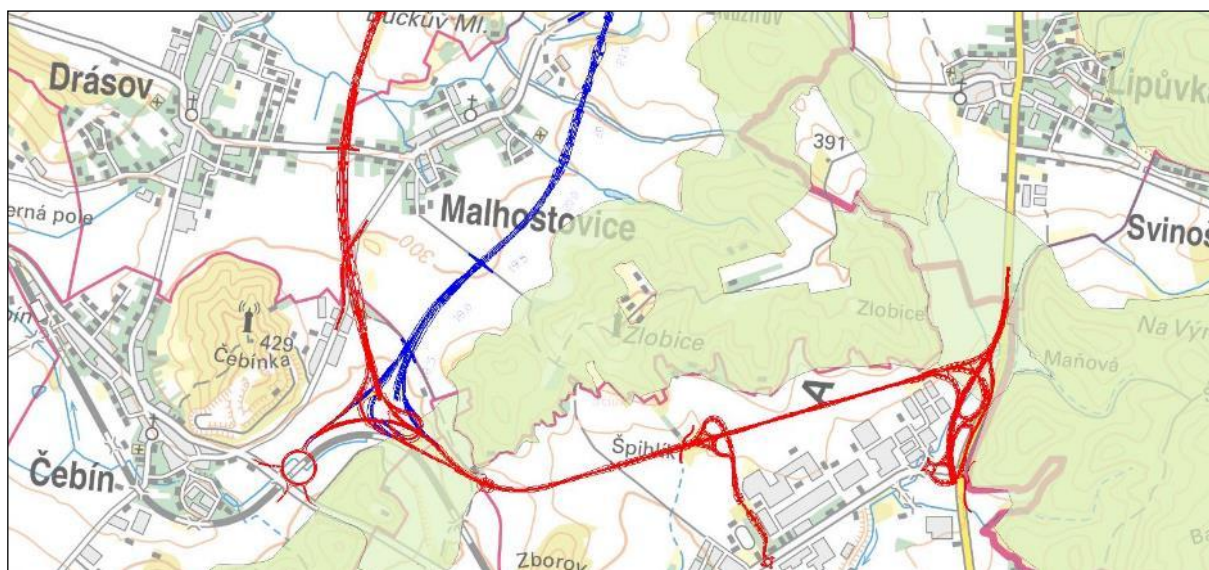
Celkově je možné konstatovat že migrační potenciál území je významný, což dokládá nejen struktura krajiny, ale také výsledky terénních průzkumů. Rušivé vlivy jsou zde omezeny na bezprostřední okolí stávající silnice I/43 a sídel, u kterých se pozitivně projevuje relativně rovnoměrné rozptýlení po krajině.



Obrázek 12 Biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců (zeleně) v územním střetu se záměrem (červená varianta 1, modrá varianta 2)



Obrázek 13 Biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců (zeleně) v územním střetu se záměrem (červená varianta 1, modrá varianta 2)



Obrázek 14 Biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců (zeleně) v územním střetu se záměrem (červená varianta 1, modrá varianta 2)

VLIVY NA MIGRACE

Vzhledem k severojižnímu trasování všech variant bude migrační potenciál řešeného území ovlivněn na všech úrovních.

Nadregionální úroveň

Migrační osa pro živočichy kategorie A (velcí savci) je vedena jižní částí řešeného území od Bobravské vrchoviny směrem do Dražanské vrchoviny a je křížena všemi variantami

- ověřený migrační koridor je situován do území severně od obcí Všechnovice, Skalička a Lipůvka a křížení tohoto koridoru je u všech variant řešeno dostatečnými mosty, případně estakádami (Varianta 1 – km 23,800; Varianta 2 – km 23,250; Varianta 3 – km 4,750)
- terénní průzkumy nepotvrdily nadregionální význam regionálního biokoridoru 1466 (RBK) západně od Kuřimi (oblast MÚK Kuřim) mezi lesními celky Malého kopce a Zlobice; v rámci technické studie byly na tomto RBK navrženy 2 ekodukty (mosty přes rychlostní silnici R43 a přeložku II/385), ale pro nadregionální migraci nemají význam (v okolí ekoduktů neexistuje dostatečný migrační tlak, což je dáno zejména již existujícími bariérami – železnice Brno – Tišnov a zejména stávající silnice II/385)

Regionální úroveň

Ovlivnění migračního potenciálu (kategorie živočichů B, C, D) na regionální úrovni je odlišné podle charakteru reliéfu území, kterým posuzované varianty prochází. Z tohoto pohledu je řešené území potřeba rozdělit na tři části – severní (Lysická sníženina), střední (Žernovnická hrást a Hořická vrchovina) a jižní (Tišnovská a Kuřimská kotlina).

Jižní část (Tišnovská a Kuřimská kotlina)

- migrační potenciál této části silně ovlivňují rušivé vlivy, ale na regionální úrovni je stále vysoký
- migraci umožní mostní objekty na vodotečích, ale přesto bude migrační potenciál území značně snížen; z tohoto pohledu vychází nejlépe *varianta 2* a *varianty 1 a 3* jsou srovnatelné
- pro tuto část bude nutné v rámci podrobné migrační studie (měla by být součástí dokumentace pro územní řízení) vyhodnotit potřebu ekoduktů v oblasti MÚK Kuřim. Z výsledků terénních průzkumů pro Dokumentaci EIA vyplývá, že ani na regionální úrovni nejsou opodstatněné

Střední část území (Žernovnická hrást)

- značně členitý reliéf umožňuje u všech variant umístit dostatečný počet dostatečně dimenzovaných mostních objektů, které umožní migraci v území a významně nesníží migrační potenciál této části řešeného území

— významný regionální migrační koridor zůstane dostatečně průchozí nejen v údolí toku Lubě (*varianta 1* — km 26,250), ale také v dalších úsecích směrem na východ (*varianta 2* — km 26,250 a *varianta 3* — km 8,500).

Severní část území (Lysická sníženina)

- všechny tři varianty zde mají téměř totožné vedení (vyjma úseku v okolí přírodní památky Čtvrtek za Bořím) a významně budou omezovat migraci v území
- navržené mostní objekty (zejména na vodotečích) umožní migraci v území, ale migrační potenciál bude snížen; z pohledu možnosti umístění dostatečně dimenzovaných mostních objektů vychází nejlépe *varianta 1*

Místní posouzení

Migrační potenciál na místní úrovni bude ovlivněn nejvíce, což je dáno charakterem posuzovaného záměru. Míra ovlivnění bude různá pro různé skupiny, respektive kategorie živočichů (viz kapitola C.II.5).

Kategorie A (velcí savci)

- je posouzena v rámci nadregionální úrovně

Kategorie B (střední savci, kopytníci)

- tato skupina bude ovlivněna nejvíce, protože zejména spárkatá zvěř je v území hojně zastoupena a migrace v území jí bude značně omezena
- vzhledem k tomu, že všechny tři varianty procházejí relativně členitým územím, které umožňuje realizaci dostatečně kapacitních mostních objektů, nebyla shledána nutnost, přes snížení migračního potenciálu, navrhovat ekodukty přes rychlostní silnic; i v oblasti RBK 1466 u Zlobice byla prokázána pouze lokální migrace mezi masívem Zlobice a vrchem Cimperk, nikoliv v ose RBK 1466 směrem na západ a jihozápad.
- z jednotlivých variant pro tuto kategorii vychází nejlépe *varianta 2*. *Varianty 1 a 3* jsou srovnatelné

Kategorie C (střední savci, šelmy) a Kategorie D (obojživelníci)

- díky charakteru reliéfu budou obě skupiny, ke kterým je nutné přiřadit také plazy, ovlivněny nejméně; u všech tří variant je možné kromě mostních objektů přes vodoteče a polní cesty doplnit dostatečně dimenzované propustky na základě podrobné migrační studie.
- jedná se o skupiny, které jsou méně citlivé na rušivé antropogenní vlivy (C), případně vázané na vlhká stanoviště a relativně stálé migrační trasy (D)
- z jednotlivých variant na této úrovni vychází nejlépe *varianta 2*, poté *varianta 3* a *varianta 1*

Celkově je možné říci, že migrační potenciál v území bude snížen, ale díky konfiguraci terénu a trasování všech variant, je reálné, aby toto snížení bylo pro území únosné a migrační prostupnost zůstala zachována. K tomu by měla přispět v rámci DÚR zpracovaná podrobná migrační studie

I když byla *varianta 1* nejvíce studijně optimalizovaná i ve vztahu k migraci, jako vhodnější se jeví zejména *varianta 2* a částečně také *varianta 3*. Je to dáno tím, že obě tyto varianty jsou vedeny členitějším terénem než *varianta 1* a možnosti kapacitního přemostění jsou zde mnohem větší.

Časový vývoj vlivů

Současný stav – nulová varianta

Stávající silnice I/43 představuje významnou migrační bariéru z hlediska hustoty provozu (cca 15 – 16 tis. voz/24 hod, ŘSD 2016), která je však vzhledem ke kategorii komunikace snadno překonatelná. Tato kombinace představuje vysoké riziko střetu vozidel s živočichy a omezení jejich migračních možností, což je patrné i z evidence srážek vozidel v dotčeném území, ke kterým dochází prakticky v celém úseku I/43 Kuřim – Svitávka (www.srazenazver.cz). K četnějším srážkám dochází za koncem hodnoceného úseku nachází se i významné místo střetů- tzv. shluk KDE+ (zdroj www.srazenazver.cz; CDV, v. v. i.). Zachování současného stavu představuje dlouhodobé riziko pro zachování bezpečnosti dopravy. Zvýšená mortalita živočichů na silnicích může také narušit životaschopnost místních populací.

Během výstavby – aktivní varianta

Během výstavby lze vlivem hluku ze stavební činnosti očekávat částečné opuštění okolí stavby a přesun živočichů do klidnějších částí krajiny. Také lze očekávat omezení migračních tras podél vodních toků jejich dočasným přemostěním, zejména pro menší druhy živočichů kategorie C a D. Tento vliv lze omezit vhodným technickým řešením dočasných přemostění (zachování suché a mokré cesty, naváděcí bariéry).

Během provozu – aktivní varianta

Realizací dojde ke snížení intenzity dopravy na stávající silnici I/43, což může vést k nižšímu počtu srážek živočichů a tím zvýšení migračního potenciálu krajiny pro určité skupiny živočichů (zejména kategorie A a B). Vzhledem k návrhové kategorii a vedení komunikace na násypu bude těleso představovat významnou migrační bariéru. Realizací záměru dojde k vytvoření nového cizorodého prvku v krajině, k omezení stávajících migračních tras a zvýšení rizika střetu zvěře s vozidly. Tyto negativní vlivy je možné omezit nebo zcela eliminovat zajištěním dostatečné prostupnosti komunikace migračními objekty, jejím oboustranným oplocením a doprovodnými opatřeními (naváděcí prvky zeleně, realizace skladebních prvků ÚSES a další opatření pro zvýšení ekologické stability a biodiverzity krajiny).

Hodnocení vlivů a průchodnosti záměru pro jednotlivé kategorie živočichů**Tabulka 27: Hodnocení vlivů a průchodnosti záměru pro jednotlivé kategorie živočichů**

Kategorie	Hodnocení vlivů a průchodnosti záměru
A	Realizací záměru dojde negativnímu k zásahu do dvou kritických míst (MÚK Kuřim a napojení obchvatu Kuřimi na I/43) biotopu vybraných významných druhů velkých savců. Dle metodiky (AOPK, 2020) může v kritickém místě dojít pouze k takovým změnám funkčního využití ploch, které nezhorší průchodnost kritického místa. V této kategorii území jsou změny funkčního využití ploch zhoršující průchodnost kritického místa (vytvářející bariéry) považovány za škodlivý zásah do přirozeného vývoje ZCHD, případné záměry podléhají udělení výjimky z § 50 ZOPK (netýká se pouze záměrů určených ke zlepšení průchodnosti kritického místa). Za zásah do přirozeného vývoje ZCHD jsou mimo jiné pokládány zejména všechny typy dopravních staveb. Místo křížení s kritickým místem v místě MÚK Kuřim není dle projektové dokumentace dostatečně řešeno (nachází se zde pouze ekodukt na obchvatu Kuřimi, který je umístěn mimo vymezený biotop. Na navazujícím úseku záměru v úseku Brno – Kuřim se nenachází žádný adekvátní objekt. Také v místě napojení obchvatu Kuřimi na stávající I/43 není navržen žádný migrační objekt pro kategorii A. Dále dojde realizací záměru k zásahu do dvou koridorů tohoto biotopu. Významné liniové dopravní stavby (silnice I. a II. třídy, dálnice a železnice), vždy významně zhoršují migrační funkce koridoru. V případě souhlasu se stavbou musí OOP stanovit odpovídající opatření k omezení mortality a zajištění průchodnosti dopravní stavby. V případě více variant vedení trasy je vhodné preferovat varianty, které skýtají možnost mimoúrovňových křížení – mostů. V případě křížení s těmito koridory se na obou variantách nacházejí dostatečně dlouhé estakády, které zajistí průchodnost záměru. V stanovisku EIA jsou uloženy podmínky (č. 55 – 64), které pro další přípravu stanovují zpracování podrobné migrační studie a realizaci další opatření pro zajištění průchodnosti krajiny. Podmínky jsou proto dostatečné a je nutné je zachovat. Při dodržení výše uvedených doporučení lze vliv hodnotit jako únosný. Realizací záměru nedojde k zásahu do biotopu vybraných významných druhů velkých savců, jelikož se v dotčeném území nenachází.

B	Záměr zasahuje do území četnými lokálními migracemi této kategorie. Vzhledem k tomu, že obě varianty procházejí relativně členitým územím a kříží větší počet vodních toků, lze předpokládat dostatečnou četnost kapacitních mostních objektů, které zachovají průchodnosti pro tuto kategorii. Pro tuto kategorii je významné také těleso Staré dálnice (společný úsek od km cca 30, 000), které slouží jako jedna z migračních tras a také jako úkryty a zdroj potravy. Biotop Staré dálnice tak funguje v krajině jako významný podpůrný prvek pro fungování regionálních i lokálních migračních tras. Jeho zánik musí být kompenzován komplexními úpravami v okolí záměru. V stanovisku EIA jsou uloženy podmínky (č. 55 – 64), které pro další přípravu stanovují zpracování podrobné migrační studie a realizaci další opatření pro zajištění průchodnosti krajiny. Podmínky jsou proto dostatečné a je nutné je zachovat. Při dodržení výše uvedených doporučení lze vliv hodnotit jako únosný.
C	Záměr zasahuje do území s běžným výskytem a migracemi v rámci teritoria této kategorie. Migrační objekty, které budou prostupné pro kategorii B, zajišťují optimální průchodnost také pro kategorii C. Pro zachování průchodnosti záměru pro tuto kategorii je také podstatné zachování suché migrační cesty pod mosty přes vodní toky. Tento detail není však v této fázi projektové dokumentace (technická studie) řešen. Pro tuto kategorii je významné také těleso Staré dálnice (společný úsek od km cca 30, 000), které slouží jako jedna z migračních tras a také jako úkryty a zdroj potravy. Biotop Staré dálnice tak funguje v krajině jako významný podpůrný prvek pro fungování regionálních i lokálních migračních tras. Jeho zánik musí být kompenzován komplexními úpravami v okolí záměru. V stanovisku EIA jsou uloženy podmínky (č. 55 – 64), které pro další přípravu stanovují zpracování podrobné migrační studie a realizaci další opatření pro zajištění průchodnosti krajiny. Podmínky jsou proto dostatečné a je nutné je zachovat. Při dodržení výše uvedených doporučení lze vliv hodnotit jako únosný.
D	Záměr velké množství vodních toků, které jsou potenciálními tahovými trasami obojživelníků i místem výskytu plazů. Pro zachování průchodnosti záměru pro tuto kategorii je podstatné zachování suché migrační cesty pod mosty přes vodní toky. Pro zachování tahových tras je také podstatné tento prostor pod mostem upravit tak, aby vytvářel vhodné prostředí pro migrace této kategorie. Tento detail není však v této fázi projektové dokumentace (technická studie) řešen. Pro tuto kategorii je významné také těleso Staré dálnice (společný úsek od km cca 30, 000), které slouží jako jedna z migračních tras a také jako úkryty a zdroj potravy. Biotop Staré dálnice tak funguje v krajině jako významný podpůrný prvek pro fungování regionálních i lokálních migračních tras. Jeho zánik musí být kompenzován komplexními úpravami v okolí záměru. V stanovisku EIA jsou uloženy podmínky (č. 55 – 64), které pro další přípravu stanovují zpracování podrobné migrační studie a realizaci další opatření pro zajištění průchodnosti krajiny. Podmínky jsou proto dostatečné a je nutné je zachovat. Při dodržení výše uvedených doporučení lze vliv hodnotit jako únosný.
E	Záměr kříží několik významných vodních toků, kde lze předpokládat výskyt a tahové cesty této kategorie. Pro zachování spojitosti vodního prostředí je podstatná úprava podmostí, která však v této fázi projektové dokumentace není řešena. V stanovisku EIA jsou uloženy podmínky (č. 55 – 64), které pro další přípravu stanovují zpracování podrobné migrační studie a realizaci další opatření pro zajištění průchodnosti krajiny. Podmínky jsou proto dostatečné a je nutné je zachovat. Při dodržení výše uvedených doporučení lze vliv hodnotit jako únosný.
F	V místech křížení záměru s vodními toky (které představují letové a lovecké koridory netopýrů a ptáků) lze očekávat zvýšené riziko střetů přeletujících jedinců s vozidly. Riziko střetů je závislé na druhu letouna (schopný podletu mostem nebo pouze přeletující) a velikosti mostu přes vodní tok (zejména na indexu I, který byl měl být větší než 1). V případě hrozících střetů je nutné doplnit most a jeho okolí stěnou proti těmto střetům. Tento detail není však v této fázi projektové dokumentace řešen.

	V stanovisku EIA jsou uloženy podmínky (č. 55 – 64), které pro další přípravu stanovují zpracování podrobné migrační studie a realizaci další opatření pro zajištění průchodnosti krajiny. Podmínky jsou proto dostatečné a je nutné je zachovat. Při dodržení výše uvedených doporučení lze vliv hodnotit jako únosný.
G	Pro zachování spojitosti vodního prostředí je podstatná úprava podmostí mostů přes vodní toky, která však v této fázi projektové dokumentace není řešena. V stanovisku EIA jsou uloženy podmínky (č. 55 – 64), které pro další přípravu stanovují zpracování podrobné migrační studie a realizaci další opatření pro zajištění průchodnosti krajiny. Podmínky jsou proto dostatečné a je nutné je zachovat. Při dodržení výše uvedených doporučení lze vliv hodnotit jako únosný.

Vyhodnocení významného vlivu změn na migrační potenciál území

Byl aktualizován text migračního potenciálu území pro jednotlivé kategorie živočichů. V zúženém dotčeném území se nenachází biotop vybraných druhů ZCHD velkých savců.

Z hlediska **stavu a ovlivnění migračního potenciálu území nenastaly významné změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2007.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice vlivů na migrační potenciál území se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi přípravy – č. 54 – 57
- pro fázi realizace – č. 102
- pro fázi provozu – č. 109

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění migračního potenciálu území nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.10 Horninové prostředí a přírodní zdroje

Beze změny.

GEOLOGICKÉ POMĚRY

Podloží zájmového území je tvořeno brněnským masivem a jeho sedimentárním pokryvem. V posuzovaném území se nacházejí dvě významné geologické poruchy – boskovická brázda a ~~řečkovicko-kuřimský prolom~~. Posuzovaný koridor je vázán především na tektonickou poruchu boskovické brázdy. Z toho vychází i zastoupení hornin.

~~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 Žernovnická hrášt.~~

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

Z pokryvů jsou hojně zastoupeny spraše přerušované fluvialními, písčitohlinitými sedimenty vodních toků. Velmi rozšířeny jsou písčitohlinité svahoviny.

Zastoupení hornin v území je následující:

Kvartér:

- fluvialní a deluviofluvialní písčitohlinité sedimenty (holocén)
- spraše (pleistocén)

Terciér

- fluvialní písčité štěrky (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)

Proterozoikum (brněnský masiv)

- biotitický granodiorit
- biotitický granit

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 (Žernovnická hrášt) 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 v prostoru jižně od obce, v zaříznutém údolí Malolhotského potoka (VKP Ježovec), s kódem 4198, 4199 a 4200, rok revize je 1980.~~

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 Voděradý. Na k.ú. Lažany, Újezd u Černé Hory, Závist a Černá Hora zasahuje netěžené ložisko molybdenitu.~~

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

~~Chráněné ložiskové území~~

~~název CHLÚ: Malhostovice~~

číslo: 7154300000
 surovina: vápenec vysokoprocentní
 k.ú.: Malhostovice
 — CHLÚ je vymezeno kolem Malhostovické pecky

Bilancované ložisko – výhradní

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

Dobývací prostor těžby

název prostoru: **Čebín**
 číslo Geofundu: 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

VLIVY NA HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ

~~Navrhované varianty 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

Vzhledem k značnému rozsahu záměru procházejícího různými typy reliéfu dojde k nutnosti budování násypů a především poměrně rozsáhlých zářezů. Rámcový přehled může podat následující tabulka:

Tabulka D.51: Rámcový odhad rozsahu zářezů a násypů

	násypy		zářezy	
	celková délka (m)	průměrná výška (m)	celková délka (m)	průměrná hloubka (m)
varianta 1	11 600	5,7	11 738	3,4
varianta 2	11 970	6,4	9 215	5,5
varianta 3	13 300	4,2	8 998	4,2

Pozn.: v tabulce nejsou zohledněny zářezy a násypy tělesa Staré dálnice

varianta 1: terénní práce byly v minulosti již rozestavěny prakticky po celé délce. ~~Úprava trasy tak, aby vyhovovala dnešním dopravním parametrům a aby bylo vyhověno požadavkům obcí, včetně odklonů od původní trasy u Malé Lhoty a Černé Hory si však vyžádá další úpravy starého tělesa.~~

Nejlépe zachovaná část tělesa *Staré dálnice* se nachází ve společném úseku všech variant, v úseku cca km 34,000 – 39,000. Nutnost terénních úprav tohoto tělesa bude možno prověřit až po detailním zaměření.

varianta 2: samostatný úsek *varianty 2* si vyžádá, především při průchodu *Hořickou vrchovinou*, budování série hlubokých zářezů při střídavém průchodu přes oblé hřbety a příčná údolí. Na lokalitě *Ježovec*, kterou těleso prochází, jsou evidovány potencionální sesuvové lokality.

varianta 3: charakter reliéfu je obdobný jako u *varianty 2*, pouze převýšení střídajících se hřbetů a údolí není tak značné.

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

Vyhodnocení významného vlivu změn na horninové prostředí a přírodní zdroje

Z hlediska horninového prostředí a stavu přírodních zdrojů **nenastaly v území změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2007.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice ochrany horninového prostředí a přírodních zdrojů v území se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi přípravy – č. 40
- pro fázi realizace – č. 81
- pro fázi provozu – č. 109, 110

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska ochrany horninového prostředí a přírodních zdrojů nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.11 Území historického, kulturního nebo archeologického významu

Beze změny.

Pro potřeby této Dokumentace EIA byla vypracována samostatná archeologická studie (Vitula, 2007), se soupisem památek zapsaných do Ústředního seznamu nemovitých kulturních památek a přehledem veškerých dosud známých archeologických nalezišť v posuzovaném území, viz *Příloha 9* (součást Dokumentace EIA na přiloženém CD). Ze studie vyplývají následující skutečnosti:

Žádná z chráněných památek zapsaných do Ústředního seznamu nemovitých kulturních památek se nenachází přímo v trase některé ze tří aktivních variant rychlostní silnice R43.

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 je osidlování těchto poloh ve všech následných epochách pravěkého až vrcholně středověkého vývoje.

Soupis a zmapování celkem 118 dosud známých archeologických nalezišť ukázaly, že dotčená oblast je z archeologického hlediska značně exponovaná. Je to dáno nejen skutečnou hustotou osídlení, ale i tím, že toto území patří k nejlépe prozkoumaným formou povrchové prospekce. Byla zde prováděna řada průzkumů sběrem, ale i záchranné, či systematické průzkumy. Trasa *Staré dálnice* byla v době výstavby intenzivně archeologicky zkoumána.

Přesto lze konstatovat, že naše současné znalosti starého osídlení v tomto regionu rozhodně neodráží jeho původní skutečný stav. Doložit to lze např. tím, že povrchovým sběrem lze identifikovat rozhodně sídliště, nikoliv však už pohřebiště. Ta jsou dosud ve sledované oblasti potvrzena opravdu jen ojediněle a nelze vyloučit, že se při stavbě odkryjí právě na některých těchto tušených polohách.

S ohledem na zjištěnou intenzitu osídlení musíme celou dotčenou oblast považovat za území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 zák. č. 20/1987 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Jde o potenciální naleziště, kde při jakémkoliv zásahu do terénu může dojít k porušení archeologických situací, objektů či nálezů a na takovém území má archeologie zcela nezastupitelný význam pro rozšíření a prohloubení znalostí o původu a vývoji sídel.

VLIV NA KULTURNÍ A ARCHEOLOGICKÉ PAMÁTKY

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

~~V trase varianty 3 se nachází dva drobné kříže, na k.ú. Malá Lhota kříž u silnice III/37715 a na k.ú. Újezd u Černé Hory u silnice III/37717. Pro tyto kříže bude třeba nalézt vhodnou lokalitu a zajistit jejich přemístění.~~

~~Z výsledků archeologické studie plyne, že varianta 1 v samostatném úseku protne 4 známá a 5 pravděpodobných nalezišť, varianta 2 protne 7 známých a 6 pravděpodobných a varianta 3 protne 4 známá a 4 pravděpodobná naleziště. Na společném úseku pak R 43 protne dalších 8 známých a 5 pravděpodobných lokalit. Celkový počet stavbou potenciálně zničených lokalit se pravděpodobně bude pohybovat u varianty 1 kolem 22, u varianty 2 kolem 26 a u varianty 3 kolem 21.~~

Vzhledem k tomu, že v průběhu stavby dojde k narušení území s archeologickými nálezy, bude nutné ve všech případech provést záchranný archeologický výzkum.

Vyhodnocení významného vlivu změn na území historického, kulturního a archeologického významu

Z hlediska historického, kulturního a archeologického významu území **nenastaly změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2007.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice ochrany území historického, kulturního a archeologického významu se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi přípravy – č. 17, 43, 74 – 76
- pro fázi realizace – č. 96 – 99
- pro fázi provozu – č. 109

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska významu historického, kulturního a archeologického nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.12 Extrémní poměry v dotčeném území

Beze změny.

Dotčené území se nachází v tektonické sníženině Boskovické brázdy, která je vyplněná především sprašemi. Centrální část tvoří vyvýšená Žernovnická hrást rozčleněná údolímí vodních toků. Největší převýšení dosahují svahy údolí Lubě a jeho přítoku v prostoru přírodní památky Krkatá bába. Tato údolí se dají označit za oblasti s extrémními poměry.

Vyhodnocení významného vlivu změn vzhledem k extrémním poměrům v dotčeném území

U extrémních poměrů v dotčeném území **nenastaly změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2007.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice extrémních poměrů se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi realizace – č. 81
- pro fázi provozu – č. 109

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska extrémních poměrů nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období realizace a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.13 Staré ekologické zátěže

Beze změny.

Mezi obcemi Černá Hora a Býkovice, při silnici II/37720 se u tělesa Staré dálnice nachází skládka komunálního odpadu, kterou bude třeba v případě realizace varianty 2 sanovat.

Specifickou problém představuje řada černých skládek v tělese Staré dálnice.

V trase ani v blízkosti posuzovaného záměru v zúženém dotčeném území nejsou vymezeny lokality staré ekologické zátěže dle systému SEKM.

Vyhodnocení významného vlivu změn na staré ekologické zátěže

U starých ekologických zátěží v dotčeném území **nenastaly změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2007.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice starých ekologických zátěží se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi přípravy – č. 69

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska starých ekologických zátěží nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedená podmínka Stanoviska vztahující se k období další přípravy je proto i nadále platná a plně postihuje aktuální stav v území.

2.14 Území hustě zalidněná a nadmíru zatěžovaná

Beze změny.

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, tedy obce Lipůvka, Lažany, Milonice, Závist a dále východní okraj Černé Hory.~~

Vyhodnocení významného vlivu změn na území hustě zalidněná a nadmíru zatěžovaná

Z hlediska hustě zalidněných a nadmíru zatěžovaných území nenastaly změny oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2007.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice území hustě zalidněných a nadmíru zatěžovaných se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi přípravy – č. 48, 71, 72
- pro fázi provozu – č. 109

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska území hustě zalidněných a nadmíru zatěžovaných nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

2.15 Krajina

Beze změny.

GEOMORFOLOGICKÉ POMĚRY

Geomorfologické členění České republiky je založeno na dvou hierarchických úrovních, kdy základní dělicí jednotku představuje geomorfologický **celek**. Názvy celků jsou většinou také nejznámější pro širokou veřejnost a jsou užívané v běžném životě. Do vyšší hierarchické skupiny patří začlenění do tzv. vyšších geomorfologických jednotek, což jsou **provincie**, **subprovincie** a **oblasti**. Geomorfologické celky jsou pak dále členěny do podrobnějších, nižších geomorfologických jednotek, což jsou **podcelky** a **okrsky**. Okrsek pak představuje nejmenší geomorfologickou jednotku, která je determinována svou morfologickou homogenitou.

Začlenění posuzované oblasti do vyšších geomorfologických jednotek je následující:

Česká vysočina (provincie)

II – Česko-moravská soustava (subprovincie)

IIC – Českomoravská vrchovina (oblast)

IID – Brněnská vrchovina (oblast)

Posuzované území se nachází z větší části v Brněnské vrchovině, hranice mezi Českomoravskou a Brněnskou vrchovinou prochází v SV-JZ směru, západně od posuzovaného koridoru, pouze v centrální části zasahuje výběžek Českomoravské vrchoviny do koridorů posuzovaných variant.

Zájmové území se nachází na rozhraní čtyř celků – Bobravské vrchoviny, Boskovické brázdy, Dražanské vrchoviny a Hornosvratecké vrchoviny. Schématické rozdělení geomorfologických celků na podcelky a okrsky je následující, hranice okrsků jsou patrné z *Přílohy 10* (součást Dokumentace EIA na příloženém CD):

~~IIC – Českomoravská vrchovina (oblast)~~

~~IIC-4 – Hornosvratecká vrchovina (celek)~~

~~IIC-4B – Nedvědicá vrchovina (podcelek)~~

~~IIC-4B-e – Žernovnická hrášt (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-a – Milonická sníženina (okrsek)~~

~~IID-2C-b – Zlobice (okrsek)~~

~~IID-2C-c – Kuřimská kotlina~~

~~IID-3 – Dražanská vrchovina (celek)~~

~~IID-3A – Adamovská vrchovina (podcelek)~~

~~IID-3A-a – Hořická vrchovina (okrsek)~~

Koridor *Staré dálnice*, z něhož vycházejí varianty 1 a 2 je vázán na *Boskovickou brázdu*, což je protáhlá, 3 – 10 km široká tektonická sníženina, která probíhá od Moravského Krumlova na jihozápadě až k Moravské Třebové na severovýchodě. Je rozdělena vyvýšeninou Žernovnické hráště na Oslavanskou brázdu na jihozápadě a Malou Hanou na severovýchodě.

Oslavanská brázda je na severu zakončena *Tišnovskou kotlinou*, která se postupně zužuje a uzavírá. Její dno je mírně zvlněné a od okolních vyvýšenin je poměrně ostře ohraničena zlomovými svahy. Typické jsou zde morfologicky výrazné vrcholy vázané na výstupy devonských vápenců, Čebínka, Malhostovická pecka a Drásovský kopeček. Středem Tišnovské kotliny je vedena *varianta 1*, po jejím východním okraji, na hranici úpatí masivu Zlobice je vedena trasa *varianty 2*.

V centrální části překonává koridor *Staré dálnice* Žernovnickou hrást, což je tektonicky vyzdvižená plošina s hluboce zařezaným údolím potoka Lubě a jeho přítoků. *Žernovnická hrást* je sice geologicky součástí boskovické brázdy, geomorfologicky je však přiřazena k *Hornosvratecké vrchovině*.

V prostoru západně od obce Černá Hora koridor *Staré dálnice* opouští prostor Žernovnické hrástě a klesá do *Lysické sníženiny*, která je součástí Malé Hané. V tomto úseku jsou již všechny tři varianty vedené ve společném koridoru. Reliéf je zde mírně zvlněný, prostoupený radiální sítí vodních toků spadajících ze svahů západně ležící Nedvědké vrchoviny.

Zatímco koridor *Staré dálnice s variantami 1 a 2* vychází z Boskovické brázdy, koridor *varianty 3*, navazující na stávající silnici I/43 vychází z tektonických sníženin, které jsou součástí *Bobravské vrchoviny*, resp. jejího severního zakončení, Řečkovicko-kuřimského prolomu. Stávající silnice I/43 je vedena po východním okraji *Kuřimské kotliny*, kde je v úzkém prostoru mezi masivem Babiho lomu a Zlobice umístěn počátek *varianty 3*. Její trasa pak pokračuje po západním okraji relativně úzké a protáhlé *Milonické sníženiny*, po úpatí masivu Zlobice. Za obcí Lažany se koridory *varianty 3* a stávající silnice I/43 rozcházejí. Zatímco stávající silnice I/43 pokračuje středem severovýchodně se táčející *Milonické sníženiny*, *varianta 3* vystoupává na vyvýšené a otevřené plošiny *Hořické vrchoviny*, která je již součástí západního výběžku *Drahanské vrchoviny*. Hořická vrchovina je typická střídáním údolí a otevřených náhorních plošin. Na severním okraji Hořické vrchoviny se trasa *varianty 3* napojuje do koridoru *Staré dálnice*.

Přeložka silnice II/385 je vedena při severním okraji Kuřimské kotliny, na úpatí zalesněného masivu Zlobice, přes který přechází v jeho nejnižším místě a následně spadá do Tišnovské kotliny.

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 umísťování 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.

Ráz krajiny v posuzované oblasti je založen na systému různě rozsáhlých hrástí a prolomů, kdy níže položené kotliny jsou intenzivně zemědělsky využívány, s řadou větších sídel, prostoupeny hustější sítí komunikací, zatímco vyvýšené hrástě bývají v závislosti na svém rozsahu pokryty rozsáhlejšími lesními celky, v případě většího rozsahu plošin jsou také zemědělsky využívány. Osídlení nedosahuje velké hustoty a má venkovský charakter, síť komunikací také není tak hustá a kvalitní.

Hlavní komunikační tahy logicky využívají směry predefinované geologicky založenými sníženinami.

Posuzované území má na jihu a severu charakter kotlin, centrální část zaujímá rozsáhlá hrást s charakterem vrchoviny.

V návaznosti na geomorfologické okrsky lze v dotčeném území vymezit 7 víceméně jasně identifikovatelných krajinných celků – viz *Příloha 10* (součást Dokumentace EIA na přiloženém CD).

V jižní části jsou to *Kuřimská kotlina*, přecházející do *Milonické sníženiny* a hrástí masivu *Zlobice* oddělená *Tišnovská kotlina*. Centrální část posuzovaného území má vrchovinný charakter a lze zde vymezit dva mírně rozdílné krajinné celky, západně je to *Žernovnická hrást*, na kterou směrem k východu navazuje *Hořická vrchovina*. Severní část posuzovaného území spadá do *Lysické sníženiny*, která již má pro Boskovickou brázdu typický vzhled široké protáhlé sníženiny.

Kuřimská kotlina a na ni navazující *Milonická sníženina* představují severní zakončení Řečkovicko-kuřimského prolomu, který tvoří přirozenou komunikační osu severojižního směru napojenou na brněnskou aglomeraci.

Kuřimská kotlina je plošně neveliká, poměrně uzavřená sníženina ohraničená masivem Babího lomu na východě a masivem Zlobice na severu a západě, od jihu pak vybíhá hřbet Soběšické vrchoviny. Řečkovický a Jinačovický prolom oddělené Babím hřbetem otevírají kotlinu směrem k jihu a městu Brnu. Geologický podklad tvoří takřka výhradně spraše na plutonitech brněnského masivu. Kotlina je odvodňována potokem Kuřimka a jeho drobnými přítoky do Svratky.

Takřka polovinu plochy zde zabírá město Kuřim, na jehož okraji nacházejí rostoucí průmyslové areály a nově jsou budovány rozsáhlé příměstské obytné zóny charakteru rodinného bydlení. Zbylou část plochy zabírá orná půda a izolované elevace s lesními porosty Zborov, Záruba a Horka. Okolní lesní celky Zlobice a Babí lom tvořící rekreační zázemí města jsou poměrně blízké a lehce přístupné.

Kuřimskou kotlinou procházejí důležité komunikační osy, po východním okraji je vedena silnice I/43 spojující Brno a Svitavy, napříč je vedena trasa silnice II/385 propojující brněnskou aglomeraci s Tišnovskem a rekreačním zázemím na Vysočině. Napříč prochází také železniční trať z Brna na Tišnov a dále Havlíčkův Brod.

Kuřimská kotlina postrádá významnější kulturně-historické, či přírodní dominanty s pozitivním krajinotvorným projevem, z rozhledových bodů na okrajích, či uvnitř kotliny je lehce přehlédnutelná, průhledy do sousedních krajinných prostorů jsou omezené.

*Celkově lze krajinu Kuřimské kotliny charakterizovat jako **běžnou krajinu příměstského typu**, bez výraznějších dominant, antropogenně silně ovlivněnou, s lehce dostupným rekreačním zázemím v podobě blízkých lesních celků.*

Milonická sníženina je poměrně úzká a protáhlá v severojižním směru a zabíhá hluboko do Hořické vrchoviny, jejíž rozsáhlé lesní celky ji vymezují od východu a severozápadu. Od západu je dále omezena masivem Zlobice. Od Kuřimské kotliny je oddělena úzkým průchodem mezi masivem Babího lomu a Zlobice. Ve svém počátku se otevírá na východ do Svinošického prolomu. Relativní výšková členitost již není tak výrazná, krajina je zvlněná a působí otevřenějším dojmem. Také míra urbanizace již není tak značná jako v Kuřimské kotlině, či Řečkovickém prolomu a podíl zemědělské půdy je větší. Geologický podklad tvoří mocné deluviální sedimenty na plutonitech brněnského masivu. Jižní část sníženiny je odvodňována potokem Lipůvka do Kuřimky a severní část odvodňuje Lažánka do potoka Lubě. Údolí Lažánky propojuje sníženinu se severním koncem Tišnovské kotliny.

V krajině matrici převažují plochy zemědělské půdy, rozdělené údolími drobných vodních toků, zastoupeny jsou také extenzivně využívané louky.

Středem sníženiny prochází silnice I/43, na níž jsou situovány obce Lipůvka, Lažany, Milonice a Závist, jejichž velikost se v uvedeném pořadí zmenšuje. Krajině zázemí sídel je dobře přístupné.

Milonická sníženina postrádá významnější přírodní dominanty. Za kulturně-historickou dominantu s pozitivním projevem lze označit areál kostela s farou a parkem, u západního okraje obce Lipůvka při silnici směrem na Nuzířov, jeho projev je však, vzhledem k umístění ve snížené poloze, úzce lokální.

Sníženina je lehce přehlédnutelná z rozhledových bodů na okrajích, průhledy do sousedních krajinných prostorů prakticky nejsou. Sníženina je vizuálně poměrně ostře ohraničena hradbami lesních celků v okolních vrchovinách.

*Celkově lze krajinu Milonické sníženiny charakterizovat jako **harmonickou krajinu venkovského typu** se zvlněným reliéfem, ohraničenou rozsáhlými lesními celky, bez výraznějších přírodních dominant.*

Tišnovská kotlina představuje závěr jižní části Boskovické brázdy. Je širší a více otevřená než kotlina Kuřimská. Reliéf je mělce zvlněný, výrazně vymezený od svahů okolních vrchovin. Od východu je kotlina omezená svahy masivu Zlobice, na západ se zdvihaají svahy Žernovnické hrásti. V geologickém podkladu převažují spraše, zastoupeny jsou také pro Boskovickou brázdou typické hnědočervené permské sedimenty. Specifickým prvkem jsou izolované ostrůvky devonských vápenců vytvářející krajině dominanty. Tišnovská kotlina je odvodňována potokem Lubě a řadou jeho drobných přítoků, do Svratky. Ploché dno Tišnovské kotliny je intenzivně zemědělsky využíváno.

V kotlině se nacházejí velké obce Čebín, Drásov a Malhostovice, jejichž rozlehlost dokazuje dřívější zemědělskou prosperitu kraje. V současné době zemědělský charakter doplňuje řada menších výrobních podniků. Na severním úpatí kotliny se nacházejí menší obce Všechnovice, Skalička a k Malhostovicím náležející Nuzířov. Na obcích je dobře patrný současný trend výstavby rodinných domů při okrajích sídel.

Jižní částí kotliny prochází důležitá komunikační osa se silnicí II/385 a železniční tratí spojující brněnskou aglomeraci s Tišnovskem a Vysočinou.

Výraznou přírodní dominantu Tišnovské kotliny představuje vrch Čebínka, který je viditelný i ze sousedních krajinných prostorů. Značně negativní projev proto má otevřený vápencový lom v jeho jižním úbočí. Další prvky s pozitivním projevem představují vápencové pecky Drásovský kopeček a Malhostovická pecka. Negativně se projevuje průmyslový areál severovýchodně od Čebína a areály zemědělských družstev.

Významnější kulturně-historické dominanty s pozitivním krajínovorným projevem, Tišnovská kotlina postrádá. Kotlina je lehce přehlednutelná z rozhledových bodů na okrajích, či uvnitř, průhledy do sousedních krajinných prostorů, především pak k jihu a jihozápadu, jsou otevřené.

*Celkově lze krajinu Tišnovské kotliny charakterizovat jako **harmonickou krajinu venkovského typu s mělce zvlněným reliéfem**, s výraznou dominantou vrchu Čebínka. Plocha kotliny je intenzivně zemědělsky využívána, k severu a severovýchodu omezená lesními celky, k jihu a jihovýchodu otevřená.*

Masiv Zlobice má protáhlý tvar v SV-JZ směru a odděluje Kuřimskou kotlinu s Milonickou sníženinou od kotliny Tišnovské. Na severu je ohraničen údolím Lažánky. Svým hrástovým založením a výrazným převýšením nad okolními kotlinami vytváří sám o sobě významnou přírodní dominantu, jejíž vzhled je zdůrazněn rozsáhlým lesním celkem pokrývajícím prakticky celou plochu masivu.

*Masiv Zlobice má výrazně **lesnatý charakter** a svou vyvýšenou polohou vytváří výraznou krajinnou dominantu.*

Žernovnická hrást je tektonicky vyzdvižená kra-permských sedimentů boskovické brázdy. Její centrální část je výškově členitá, s hluboce zařezaným údolím potoka Lubě a jeho přítoků. Směrem k jihovýchodu hrást spadá výraznými svahy do Tišnovské kotliny, až k obci Drásov. K severozápadu přechází Sýkořské hornatiny a k severovýchodu do Hořické vrchoviny. Oba tyto přechody jsou spíše pozvolné, bez jasně vymezené hranice. Severní okraj postupně klesá do otevřené Lysické sníženiny. Jižní část je odvodňována potokem Lubě a jeho přítoky do Svratky, zatímco severní potokem Býkovka do Svitavy.

Geologické podloží tvoří především permské typicky červenohnědé sedimenty boskovické brázdy, ostrůvkovitě překryté polohami spraší, které směrem k severu přibývají.

V krajinném pokryvu jsou přibližně stejnou měrou zastoupeny jak lesní celky, tak zemědělská půda. Lesní celky zabírají členitější partie, především v jižní části, při okrajových svazích hrástě a v centrální části, kolem údolí Lubě a jeho přítoků. Zemědělsky využívané jsou náhorní, méně členité planiny v okolí obcí.

Osídlení má ryze venkovský charakter s menšími obcemi Hluboké Dvory, Lubě a Žernovník, na přechodu do Hořické vrchoviny se nachází Malá Lhota. U těchto obcí nejsou díky horší dostupnosti rozvinuté plochy s výstavbou rodinných domů, takže obce si zachovávají svůj tradiční vzhled.

Území postrádá významnější dominanty. Geomorfologickou zajímavostí je skupina skalních věží z permského slepence zvaná Krkatá bába, která se nachází v údolí Lubě. Vrchovina je rozdělená lesními celky na poměrně pohledově uzavřené dílčí krajinné prostory, které se však směrem k severu postupně otevírají a z nejvyšších nezalesněných partií poskytují daleké průhledy do sousední Lysické kotliny s dominantou černoohorského zámku, či výrazných vyvýšenin Malého a Velkého Chlumu.

*Celkově lze krajinu Žernovnické hrástě charakterizovat jako **harmonickou krajinu venkovského typu** ve vyvýšené poloze se střídáním dílčích krajinných prostorů oddělených většími lesními celky. Přírodně i geomorfologicky je zajímavé hluboce zařezané údolí Lubě se skupinou skalních věží Krkatá bába.*

Hořická vrchovina navazuje na Žernovnickou hrást směrem k východu, hranice je neostrá, vedená přibližně v ose toku Lubě, tj. SV-JZ. Vrchovina je zabíhající Milonickou sníženinou rozdělena na dvě charakterově rozdílné části. Větší část, východně od Milonické sníženiny a silnice I/43, je takřka výhradně porostlá kompaktním lesním celkem, který zabírá rozsáhlé území mezi sídly Lipůvka, Svinošice, Blansko a Černá Hora. Západní část, která za údolím Lažánky navazuje na masiv Zlobice a u Černé Hory spadá do Lysické sníženiny má charakter zvlněných náhorních plošin s širokými údolími drobných vodních toků. V dalším textu budou zmiňovány pouze charakteristiky západní části.

Geologický podklad západní části tvoří ještě permské horniny boskovické brázdy, na většině plochy však již převažují plutonity brněnského masívu, ostrůvky spraší jsou spíše výjimečné.

Jižní část je odvodňována Malolhotským potokem a jeho drobnými přítoky do Lubě a následně Svatky, severní část odvodňuje Litkov a Žerotínka do Býkovky a následně Svitavy.

V krajinné matici dominují plochy orné půdy na zvlněných náhorních plošinách, oddělených zalesněnými údolími, severní část, mezi obcemi Malá Lhota a Černá Hora a silnicí I/43, zabírá rozsáhlý lesní celek, přecházející z východní části vrchoviny.

Zemědělsky využívané náhorní plošiny v jižní části umožňují daleké průhledy směrem k Milonické sníženině, Tišnovské kotlině s dominantním vrchem Čebínka a k Žernovnické hrásti s kaňonovitým údolím Lubě.

V jižní části se nachází jediné sídlo, Újezd u Černé Hory, které je založeno na půdorysu okrouhlce, dominantou obce i širokého okolí je místní kostel stojící na vyvýšené poloze. Směrem k obci Malá Lhota je situováno několik rozsáhlých zemědělských areálů a areál průmyslové výroby, jejichž rozsáhlé haly se v otevřené krajině projevují zásadně negativně.

*Krajinu západní části Hořické vrchoviny lze charakterizovat jako **harmonickou krajinu venkovského typu** typickou možností dalekých výhledů přesahujících hranice oblasti. Charakteristické jsou zemědělsky využívané zvlněné náhorní plošiny s dominantní budovou kostela v Újezdu u Černé Hory.*

Severní část posuzovaného území zabírá Lysická sníženina, pro kterou je typické příčné střídání oblých hřbetů a mělkých údolí vodních toků. Lysická sníženina je pokračováním Boskovické brázdy, je protažená v typickém SV-JZ směru. Ze západu je omezena zalesněnými svahy Sýkořské a Kunštátské vrchoviny, od východu ji omezuje Krhovský hřbet s nezaměnitelnými dominantami Malého a Velkého Chlumu. Směrem k severovýchodu pokračuje Boskovická brázda přes Chrudichromský hřbet do Jevíčské sníženiny. Lysická sníženina je odvodňována systémem příčných vodních toků, jako Býkovka, Lysický potok, Úmoří a Sebránek do Svitavy. Řeka Svitava protéká severním okrajem Lysické sníženiny a vytváří zde rozšířenou akumulární rovinu.

Geologické podloží tvoří spraše na sedimentech boskovické brázdy, v širokých údolích mohou být polohy neogenních mořských jíílů.

Ve využití území jednoznačně dominují velké plochy orné půdy členěné doprovodnou vegetací vodních toků. U Lysic se nacházejí rozsáhlé sady. V současné krajině je velmi dobře patrné opuštěné těleso *Staré dálnice* procházející středem Lysické sníženiny.

V jižní části, na přechodu do Hořické vrchoviny se nachází obec Černá Hora s dominantním zámekem. Jeho pozitivní krajínotvorný projev je však omezen pouze na prostor jihozápadně od Černé Hory. Na západním úpatí sníženiny, vždy v údolí vodního toku se nacházejí obce Býkovice, Žerůtky, Lysice, Drnovice a Sebranice. Při východním okraji prochází silnice I/43. V severní, široce otevřené části se nacházejí relativně velká sídla Sebranice, Svitávka a Skalice nad Svitavou Tato sídla jsou situována v blízkosti křižovatky důležitých komunikačních os, silnice I/43, I/19 a železničního koridoru Brno – Česká Třebová. V blízkosti sídel jsou často umístěny rozsáhlé zemědělské, či průmyslové areály.

Lysická sníženina je široce otevřená, dálkové pohledy jsou však omezeny pouze na prostor uvnitř sníženiny a nepřesahují její hranice. Významné dominanty jsou kopce Malý a Velký Chlum, dominanty kulturně-historického charakteru s pozitivním krajínotvorným projevem nejsou přítomny.

*Krajinu Lysické sníženiny lze charakterizovat jako **otevřenou krajinu venkovského typu, s řadou poměrně velkých sídel**. Plocha sníženiny je intenzivně zemědělsky využívána, typická příčným střídáním oblých hřbetů a mělkých údolí, sídla jsou umístěna při okraji. Vzhled krajiny determinují dominanty Malého a Velkého Chlumu.*

VLIVY NA RÁZ KRAJINY

Posuzovaný záměr představuje významnou novostavbu, která přinese do krajiny nový liniový prvek s obtížně potlačitelným dominantním projevem. Kromě převažujícího liniového charakteru stavby budou novými dominantními prvky také rozsáhlé mimoúrovňové křižovatky.

Z hlediska vlivu na krajinu byly klíčovými posuzovanými faktory především míra projevu silničního tělesa ve stávající krajinné scéně, uplatnění v typických pohledových osách v jednotlivých dotčených krajinných prostorech,

kolize s typickými prvky a dominantami v krajině a v neposlední řadě možnosti začlenění tělesa rychlostní silnice do krajiny a omezení jeho negativních vizuálních projevů.

Je třeba zdůraznit, že hodnocení vlivu stavby na krajinný ráz bude i přes maximální snahu o objektivizaci jednotlivých kroků vždy zatíženo značnou mírou subjektivity.

Posuzované varianty procházejí rozdílnými krajinnými celky, jak jejich samostatné části, tak i v celé své délce.

varianta 1—samostatný úsek

V Kuřimské kotlině bude umístěna přeložka silnice II/385 (severní obchvat Kuřimi). Připojení obchvatu na silnici I/43 si vyžádá plošně rozsáhlou MÚK Kuřim-východ, jenž bude situována mezi Babím lomem na jedné straně a Zlobicí a průmyslovým areálem na severovýchodním okraji Kuřimi na straně druhé. Negativní vizuální projev křižovatky v krajině scéně sice nepostihne rozsáhlé území, o to však bude dominance novotvaru v dílčím krajinném prostoru silnější a prakticky bez možnosti minimalizace jeho projevu.

Přeložka silnice II/385 je vedena po úpatí Zlobice, přechází přes oblé sedlo a pokračuje do Tišnovské kotliny ke křížení s rychlostní silnicí R43 v MÚK Kuřim a následně se přes velkou okružní křižovatku u Čebína napojuje na stávající silnici II/385. Vedení přeložky silnice II/385 po svazích Zlobice, nad Kuřimskou kotlinou, přinese do krajiny nový liniový prvek, který částečně omezí volný průchod do krajinného zázemí severně od Kuřimi. Jeho vizuální projev bude výrazný a začlenění možné pouze formou vegetačních úprav.

Hlavní trasa varianty 1 začíná v jižní části Tišnovské kotliny, rozlehlou MÚK Kuřim. Tato křižovatka má nepřírozeně rozsáhlý plošný zábor. Její vizuální projev bude sice omezen na poměrně uzavřený dílčí krajinný prostor, o to dominantněji však zde bude stavba působit, především pak při pohledu z okolních vyvýšenin Zlobice, či Čebínky. Začlenění této stavby do krajiny bude velmi obtížné.

Trasa dále prochází úzkým prostorem mezi kopcem Čebínka, s rozsáhlým průmyslovým areálem na jeho úbočí na straně jedné, a drobně působící Malhostovickou pečkou a Drásovským kopečkem na straně druhé a směřuje otevřenou polní krajinou k průchodu mezi obcemi Malhostovice a Drásov. V tomto úseku bude mít stavba negativní, obtížně minimalizovatelný projev, neboť prochází středem otevřeného prostoru s blízkými rozhledovými body na vápencových kopečích. Také průchod mezi dvěma těsně sousedícími obcemi lze označit za poměrně kontroverzní v rámci celé trasy, i když stávající, zahluobené řešení je ve vztahu k obcím a krajině celkově podstatně šetrnější, než vedení na násypu posuzované v Oznámení EIA.

Následně trasa přechází přes mírně zvlněnou otevřenou polní krajinu do zužujícího se závěru Tišnovské kotliny s blízkými obcemi Všechnovice a Skalička. V tomto komorním prostoru bude opět její projev zcela dominující.

V Tišnovské kotlině vytvoří těleso rychlostní silnice nový dominantní liniový prvek, jehož negativní projev v krajině scéně může být omezen pouze souborem navazujících krajinných opatření kombinujících zemní valy a vhodně navrženou krajinou zelení, případně dalších revitalizačních úprav.

Při průchodu Žernovickou hrástí bylo pro vedení trasy logicky využito snížených poloh, trasa prochází jihovýchodně od obce Hluboké Dvory uzavřeným dílčím krajinným prostorem v jeho nejnižším místě a její projev je tak minimalizován na poměrně úzký koridor. Následně trasa přechází na rozsáhlých mostních objektech přes dvě hluboká údolí, v těsném kontaktu s geomorfologicky zajímavou skupinou slepencových věží zvaných Krkatá bába. Tento prvek je v místní krajině specifický, přestože jeho projev je značně utlumen vzrostlou vegetací, bez níž by mohl pro údolí představovat jedinečnou dominantu. Rychlostní silnice, resp. mostní objekt, který bude situován v těsné blízkosti skalních věží, sice věže přímo nedestruuje, ale bude potlačovat jejich potencionální dominantní projev v kaňonovitém údolí.

Následně trasa opouští lesní celek Krkaté báby a prochází po západním okraji miskovité sníženiny, v jejímž středu je situována obec Malá Lhota.

V tomto prostoru se také všechny tři varianty přibližují a těsně míjí zástavbu Malé Lhoty. Z těchto tří variant je vzhledem k obci i krajině nejcitlivěji vedena *varianta 1*, která vede v oddálené poloze oproti trase *Staré dálnice*, zařizovaná v úbočí spadajícím k obci.

varianta 2—samostatný úsek

Trasa *varianty 2* začíná, stejně jako *varianta 1*, v MÚK Kuřim. Následně se ale stáčí severovýchodním směrem a vystoupává po mírných svazích úbočí Zlobice nad obec Malhostovice. V této části je vedena po zemědělské půdě a její dominantní projev zde bude poměrně dobře minimalizovatelný vhodnými vegetačními úpravami. Po průchodu v těsné blízkosti Nuzířova se trasa dostává do otevřené a zvlněné krajiny ve vyvýšené vrchovinné poloze a přes výběžek Zlobice přechází do Hořické vrchoviny. V tomto úseku je charakteristické střídání rozsáhlých a nezalesněných oblých hřbetů s postupně se zužujícími údolími vodních toků. Průchod touto krajinou si vyžádá poměrně náročná technická řešení v podobě rozsáhlých mostních objektů a hlavně hlubokých zářezů, které budou v otevřené krajině působit až bizarním dojmem. Jejich projev bude ještě umocněn uplatněním těchto stavebních prvků v dálkových pohledech přesahujících hranice krajinného prostoru. Negativně se v tomto úseku také jeví těsný průchod kolem obce Újezd u Černé Hory s objektem kostela v dominantní poloze nad obcí.

Trasa se po průchodu výběžkem lesního celku dostává mimořádně hlubokým zářezem do miskovité sníženiny s obcí Malá Lhota. Jižně od obce přechází přes přírodovědně i esteticky cennou lokalitu Ježovec v údolí Malolhotského potoka, jenž překonává na mostním objektu. Zásah přílehlého krajinného zázemí obce Malá Lhota je u této varianty nejvýraznější, neboť prochází v značně blízké a obtížně začlenitelné poloze.

varianta 3 – samostatný úsek

Trasa *varianty 3* vychází z koridoru stávající silnice I/43. V úzkém prostoru mezi masivy Zlobice a Babím lomem bude umístěna upravená MÚK Kuřim východ, která bude mít ve *variantě 3* podstatně zmenšený rozsah. Trasa je vedena ve vyvýšené poloze, nad Milonickou sníženinou, po otevřených svazích masivu Zlobice. Vedení trasy využívá pásu zemědělské půdy mezi lesními celky Zlobice na jedné straně a obcemi Lipůvka a Lažany na straně druhé. Trasa prakticky odděluje tyto obce od krajinného zázemí v západním směru. Na západním okraji Lipůvky je situována budova kostela s farou a na ně navazující park, představující klidovou část obce. Obec Lažany bude oddělena od lokálně významného rozhledového bodu s kamenným křížem a skupinou památných stromů. Krajina na okraji Milonické sníženiny je zvlněná, takže vedení trasy rychlostní silnice bude vyžadovat střídání zářezů a mostních objektů, ovšem ne v tak značné míře jako u *varianty 2*.

Za obcí Lažany trasa vystoupává na násypu v průchodu mezi dvěma lesními celky do Hořické pahorkatiny. Zde je rozsah terénních úprav již značnější a bude zde realizován jak hluboký zářez, tak rozsáhlé násypy.

Obec Malá Lhota trasa míjí východně, okrajem lesního celku. Toto vedení je sice pozitivní z hlediska vizuálního rozčlenění tohoto spojitého liniového prvku, na druhé straně však prakticky odděluje obec Malá Lhota od jejího krajinného zázemí na východě.

společný úsek všech tří variant

Na mostním objektu přes údolí Býkovky se všechny tři varianty scházejí, aby se následně rozdělili do dvou subvariant. Trasa *varianty 1* obchází přírodní památku z východní strany, dostává se tak do pohledově exponované polohy ve svahu nad Černou Horou a Bořitovem. Trasa *varianty 2* obchází přírodní památku ze západu, více tak respektuje stávající stopu *Staré dálnice* a nedostává se do pohledově tolik exponované polohy.

Ve zbývajících částech Lysické sníženiny trasy vedou stávajícím koridorem *Staré dálnice*, v podstatě středem této zvlněné sníženiny. Liniový prvek sice v tomto území již existuje, ale výstavbou dojde k podstatné změně jeho charakteru, z přírodního prvku na prvek antropogenní (dopravní). Jeho nový projev však bude poměrně snadno minimalizovatelný vhodnými vegetačními úpravami, které by bylo vhodné doplnit navazující krajinnou výsadbou.

Závěrečný prostor s MÚK Skalice nad Svitavou a MÚK Svitávka se již nachází v ploché polní krajině s řadou dopravních staveb a jejich projev v krajinné scéně lze označit za akceptovatelný.

Vyhodnocení významného vlivu změn na krajinu

Z hlediska krajiny v území **nenastaly změny** oproti stavu v době zpracování Dokumentace EIA v roce 2007.

Není nutné nové hodnocení dle ZPV.

Komentář ke stanovisku EIA:

K problematice ochrany krajiny se vztahují tyto podmínky Závazného stanoviska k ověření souladu:

- pro fázi přípravy – č. 16–19, 21, 28, 73
- pro fázi realizace – č. 101, 102
- pro fázi provozu – č. 109

Situace popsaná v rámci Dokumentace EIA z hlediska stavu a ovlivnění krajiny nedoznala v zúženém úseku záměru Bořitov – Svitávka žádných významných změn. Výše uvedené podmínky Stanoviska vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou proto i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

3 Změna poznatků a metod posuzování z hlediska jednotlivých složek

Kapitola byla přebrána z původní Dokumentace EIA a doplněna o nové údaje k metodám posuzování.

Vlivy na obyvatelstvo

Metodický postup pro posouzení vlivu na obyvatelstvo zůstává platný. V rámci předkládaného dokumentu byla oblast vlivů na obyvatelstvo zhodnocena na základě aktualizovaných dat z oblasti hluku a imisí.

I přes výše uvedená zaktualizovaná data vstupující do hodnocení vlivu na obyvatelstvo postihují uvedené závěry celou oblast těchto vlivů a toto zaktualizované posouzení nevede k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

Metodický postup konvenčního hodnocení rizika (Risk Assessment) sestává ze čtyř navazujících kroků:

a) Identifikace nebezpečnosti (Hazard Identification)

Jde o vstupní kvalitativní seznámení s hodnocenou lokalitou, přítomnými škodlivými faktory a okolnostmi jejich potenciálního nepříznivého účinku na obyvatelstvo. Základním výstupem tohoto kroku je seznam zdravotně významných škodlivin a zdůvodnění postupu, jímž byly vybrány. Seznam je doplněn popisem základních fyzikálních, chemických a toxikologických vlastností vybraných škodlivin a jejich pohybu a přeměn v životním prostředí, cest expozice, působení v organismu člověka a možných zdravotních efektů. Uvádějí se též charakteristiky rizikových populačních skupin (pokud jsou přítomny), tj. skupin vystavených vyššímu riziku buď pro svoji zvýšenou vnímavost k jednotlivým škodlivinám nebo pro vyšší míru expozice.

b) Určení vztahu dávka - odpověď (Dose - response Assessment)

V tomto kroku je identifikován vztah mezi úrovní expozice a velikostí rizika¹². Toxicita škodliviny je často vyjadřována jako celoživotní riziko při jednotkové expozici.

Z hlediska typu zdravotních efektů se škodliviny dělí do dvou základních kategorií:

Látky s prahovým účinkem, u nichž se předpokládá, že minimální dávky až do určité úrovně (prahu) nemají žádný nepříznivý efekt. Nad prahovou hodnotou pak závažnost účinku roste s velikostí expozice. Do této skupiny patří většina toxických látek.

Látky s bezprahovým účinkem, u nichž se předpokládá určitý nepříznivý efekt už od nejnižších dávek. Riziko tak roste s expozicí od její nulové úrovně, závislost dávky a účinku se v oblasti nízkých dávek vesměs považuje za lineární. Do této skupiny patří většina karcinogenních látek. Jejich účinek je stochastický, tj. s velikostí dávky neroste závažnost onemocnění ale pravděpodobnost jeho vzniku.

Některé látky mohou mít obojí účinek, prahový i bezprahový (toxický i karcinogenní). V takovém případě vycházíme obvykle z účinku bezprahového, který bývá při nízkých úrovních škodlivin, které jsou v životním prostředí obvyklé, závažnější.

Hodnocení rizika z prahových a bezprahových látek je principiálně odlišné. Vzhledem k podlimitním hodnotám škodlivin v ovzduší v okolí sledovaných silnic zde nebudeme příslušné postupy dále rozebírat.

c) Hodnocení expozice

Jde o odhad úrovní (dávky) jimiž jsou různé skupiny lidí (subpopulace) exponovány chemickým látkám nebo jiným faktorům ze životního prostředí. Stupeň expozice závisí nejen na koncentracích látky ve složkách životního prostředí, ale i na místě pobytu a aktivitě lidí. U inhalačních expozic záleží např. na tom, kolik času příslušníci jednotlivých subpopulací (včetně rizikových) tráví venku a v budovách, jak intenzivně venku dýchají (při práci resp. sportu), u orálních expozic např. na tom, kolik pijí denně vody z místního zdroje, v jakých množstvích konzumují kontaminované potraviny apod. Zpracovávání expozičních podkladů je mimořádně složitou záležitostí, nejobtížnější

¹² Rizikem se zde rozumí matematická pravděpodobnost, se kterou za definovaných podmínek dojde k poškození zdraví, nemoci nebo smrti. Teoreticky se pohybuje od nuly (žádné poškození) k jedné (poškození ve všech případech).

z celého procesu hodnocení rizika. V praxi EIA se obvykle pro každý případ speciálně nevyhodnocuje, vychází se z expozičních modelů vypracovaných shora zmíněnými kompetentními institucemi.

d) Charakteristika rizika

V tomto posledním kroku se předpovídá zdravotní dopad na populaci resp. její dílčí skupiny na základě integrace poznatků o nebezpečnosti jednotlivých látek a údajů o expozici. Pro látky s prahovým účinkem se vypočte expoziční index ER (Exposure Ratio), tj. poměr odhadnuté expozice k příslušnému expozičnímu limitu. Pokud není stanoven, může se ke srovnání použít i platný limit pro danou látku v dané složce životního prostředí.

Numerické výpočty při hodnocení rizika vytvářejí dojem spolehlivých exaktních výsledků. Vzhledem k povaze podkladů, z nichž byly odvozeny expoziční limity, k omezené spolehlivosti podkladů o expozicích a k dalším okolnostem jde však jen o přibližné odhady. Proces hodnocení rizika není soustavou exaktních důkazů, ale pouze prognózou, odborně fundovanou aproximací budoucího stavu. Pracuje se zde s pravděpodobnostmi, nikoli s nespornými a nevyvratitelnými fakty.

Aby pro metodické nepřesnosti nedocházelo k nepřiměřeně příznivým závěrům, vycházejí mezinárodní metodiky hodnocení vlivu staveb na životní prostředí a na zdraví ze zásady předběžné opatrnosti, tj. z nejhorších možných variant (výsledky studií s nejzávažnějšími udávanými dopady, účinky na nejcitlivější druhy zvířat, na nejcitlivější vrstvy obyvatelstva, odvozování ukazatelů z horních hranic karcinogenního potenciálu aj.). Výsledky pak charakterizují vždy nejhorší myslitelnou konstelaci a jsou vesměs horší než budoucí realita. Tento opatrný (konzervativní) přístup spolu se zavedením dostatečných bezpečnostních pásem má zaručit spolehlivost výsledků i v podmínkách výše uvedené neurčitosti. Konzervativní hlediska použijeme i v našem hodnocení.

Závěrem této metodické stati je nutno doplnit, že stanovení rizika popsaným postupem má význam tam, kde pro danou látku v příslušné složce životního prostředí (ovzduší, vodě apod.) není stanoven limit resp. tam, kde tento limit je překročen. Limity jsou vypracovány tak, aby s dostatečnou rezervou zaručovaly zdravotní nezávadnost, a jsou-li dodrženy, výpočet shora popsaným způsobem tuto skutečnost jen potvrdí. Pokud pro to tedy nejsou zvláštní důvody, pak při dodržení limitech výpočet rizika popsanou metodou Risk Assessment obvykle neprovádíme.

Vlivy na ovzduší

Modelový výpočet pro zjištění příspěvku hlavních znečišťujících látek do ovzduší byl přepočítán. Oproti roku 2007 došlo ke změnám odhadu intenzit dopravy (viz kapitola 2.2) (významný vliv představuje nově zavedená kategorie lehkých nákladních automobilů, které byly přesunuty z kategorie těžkých nákladních automobilů, u které tímto došlo k významnému snížení), změnil se odhad emisních příspěvků (viz kapitola 2.3.2) (ke zvýšení, či snížení došlo v závislosti na sledované znečišťující látce) a změnil se přístup k způsobu výpočtu liniových zdrojů v metodice SYMOS97 (významný vliv), a to následovně:

- v roce 2007 byl použit Symos 6, dnes je verze 7
- významný rozdíl způsobuje způsob nastavení intenzit dopravy a následné nastavení hodnot alfa (relativní roční využití maximálního výkonu) a Pd (počet hodin za den, kdy je zdroj v činnosti)
- při výpočtu v roce 2007 se vycházelo z 24-hodinových intenzit dopravy, při aktualizovaném výpočtu se vycházelo z tzv. fiktivních 24-hodinových intenzit dopravy, tzn. spočítá se špičková hodina a ta se vynásobí 24 (= jakoby tam jel špičkový provoz celých 24 hodin).
- při výpočtu v roce 2007 bylo alfa nastaveno jako 1 (zdroj je v provozu celý rok) a Pd jako 24 (zdroj je v činnosti 24 hodin denně). Dle současného doporučení ČHMÚ a aktuálního znění metodiky Symos byly při aktualizovaném výpočtu tyto hodnoty nastaveny: alfa: 0,31 a Pd: 7,32.

Oproti roku 2007 došlo v roce k 2020 k zprůsnění imisního limitu pro roční průměr jemných prachových částí PM_{2.5} z 25 µg.m⁻³ na 20 µg.m⁻³.

I přes výše uvedené změny v přístupu v rámci modelového výpočtu vlivu záměru na ovzduší postihují uvedené závěry celou oblast těchto vlivů a tyto změny nevedou k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

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⁻³]

^{3]} dle metodiky SYMOS'97 je pak vyjádřena složitým matematickým vztahem upraveným pro výpočet imisních koncentrací z mobilních zdrojů (silnice jako liniový zdroj znečišťování). Do modelového výpočtu vstupují údaje o zdrojích exhalací, meteorologické údaje prostřednictvím osmiramenné větrné růžice a soubor referenčních bodů umístěných v posuzovaném území v souřadném systému.

Vlivy na hlukovou situaci

Nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací bylo změněno nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací v platném znění. Výše platných hygienických limitů hluku použitých pro hodnocení zůstává zachována.

Změny v zákoně a souvisejících prováděcích předpisech však zásadně neovlivňují závěry vyhodnocení vlivů stavby a na ně navazující opatření z Dokumentace EIA z roku 2007 ani nevedou k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

Pro stanovení výhledového hlukového zatížení území v okolí posuzovaných variant, výpočet a zobrazení izofon, byl použit program SoundPLAN, verze 6.4. 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. 148/2006 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. 148/2006 Sb.):

Chráněné venkovní prostory ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory:

denní doba $L_{Aeq} = 55 \text{ dB(A)}$

noční doba $L_{Aeq} = 45 \text{ dB(A)}$

V okolí hlavních komunikací, kde je hluk z těchto komunikací převažující, umožňuje nařízení vlády č. 148/2006 Sb. použít následující limity:

denní doba $L_{Aeq} = 60 \text{ dB(A)}$

noční doba $L_{Aeq} = 50 \text{ dB(A)}$

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

denní doba $L_{Aeq} = 70 \text{ dB(A)}$

noční doba $L_{Aeq} = 60 \text{ dB(A)}$

Pro stanovení rozsahu zatížení území hlukem z provozu na posuzovaných variantách byl v programu SoundPLAN zpracován trojrozměrný model terénu širšího území, do kterého byly vloženy trasy hodnocených variant a okolní zástavba. V aktivních variantách byla do výpočtu zahrnuta i trasa stávající silnice I/43 a významnější navazující komunikace. V *Grafických přílohách H* (součást Dokumentace EIA na příloženém CD) jsou vymezeny stávající a výhledové plochy obytné zástavby a plochy 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 H* (součást Dokumentace EIA na příloženém CD) byly vypočteny ve výšce 2 m nad okolním terénem.

Na trase rychlostní silnice R43 byla použita výpočtová rychlost 130 km/hod, na větvích mimoúrovňových křižovatek a jednotlivých úsecích ostatních komunikací pak maximální povolená rychlost.

Pro předběžný návrh protihlukových stěn byla uvažována výška stěn 4 m na krajnici a 3,5 m na mostních objektech. Poloha protihlukových stěn je zakreslena v *Grafických přílohách H* (součást Dokumentace EIA na příloženém CD). Protihlukové stěny jsou navrženy i pro chráněné venkovní prostory, které jsou v ÚPD uvedeny jako výhledové plochy.

Vlivy na faunu a flóru

V rámci aktualizace dat o biologické rozmanitosti v dotčeném území pro potřeby aktuálního podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA byly zpracovány dokumenty zpracované pro účely inženýrské činnosti pro získání územního rozhodnutí a pro projekční práce stupně DSP

- I/43 Bořitov – Svitávka – Aktualizace biologických průzkumů, Ekopontis, září 2021
- I/73 Bořitov – Svitávka – Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., Ekopontis, červen 2022

A dále dokument, které byl zpracován přímo pro tento podklad

- I/73 Bořitov – Svitávka – Biologický průzkum, Ekopontis, říjen 2025

Tento Biologický průzkum zahrnoval botanický průzkum, hydrobiologický průzkum, entomologický, herpetologický, ornitologický a mammaliologický průzkum.

Aktualizované průzkumy byly pro společný úsek variant provedeny v roce 2018 v rámci průzkumů pro projektovou přípravu pro stupeň DÚR. Ověření stavu bioty v samostatných úsecích variant 1 a 2 bylo provedeno průzkumy v roce 2020 sloužící přímo jako podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA.

Pro detailní poznání biologické hodnoty území dotčeného trasami posuzovaných variant byla v průběhu vegetační sezóny 2006 a 2007 provedena odborníky ze sdružení Sagittaria série terénních průzkumů. Tyto přírodovědné průzkumy byly zaměřené na následující skupiny:

- rostliny (botanika) – Mgr. Michal Krátký, Mgr. Slavomír Dostálík
- motýli (*Lepidoptera*) a brouci (*Coleoptera*) – Lukáš Špitzer, Jana Lehnertová
- vodní organizmy a ryby (hydrobiologie a ichtyologie) – RNDr. Lukáš Merta Ph.D.
- obojživelníci a plazi (herpetologie) – Mgr. Michal Krejčí
- savci (mammaliologie) – Mgr. Jan Losík
- letouni (chiropterofauna) – Mgr. Tomáš Bartonička, Ph.D.
- ptáci (ornitologie) – Karel Poprach

Vytipování možných migračních tras obojživelníků a plazů provedl biolog Ivan Zwach (2007).

Od doby zpracování původní Dokumentace EIA nastal v hodnocení vlivu na ovlivnění migrací a fragmentace území posun. Byla vydána Metodika AOPK ČR: Doprava a ochrana fauny v České republice (2020), která představuje základní rámec pro hodnocení této problematiky používaný v současnosti.

Zároveň byl zaveden pojem „Biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců“ (dále biotop) jakožto územně analytický podklad (ÚAP) dle novelizované vyhlášky 500/2006 Sb. o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti jako jev 36B. Tento podklad je AOPK ČR od ledna 2020 poskytován ve formě jedné spojitě polygonové gisové vrstvy (shp) a je nutné jej zohlednit při umísťování všech ploch výstavby v území.

V době zpracování původní Dokumentace EIA byla v platnosti „Metodická příručka k zajišťování průchodnosti dálničních komunikací pro volně žijící živočichy, AOPK 2001“ a Technické podmínky Ministerstva dopravy – „TP 180 Migrační podmínky pro zajištění průchodnosti dálnic a silnic pro volně žijící živočichy, Evrenia 2006“. Migrační potenciál byl v původní Dokumentaci byl hodnocen v souladu s těmito metodikami pro 4 kategorie A – velcí savci, B – středně velcí savci, C – drobní savci, D – obojživelníci.

I přes výše uvedené nové metodické podklady a rozšíření hodnocení migračního potenciálu byly údaje uvedené v Dokumentaci EIA oproti současnému stavu dostatečné a nevedou tak k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

Intenzity dopravy

Stanovení intenzit dopravy bylo zpracováno pomocí dopravního modelu Jihomoravského kraje, jehož první verze byla vytvořena v roce 2001 na základě využití do té doby vypracovaných okresních modelů. V roce 2006 byl dopravní model aktualizován na podkladě aktuálních dopravních podkladů, přičemž největší přínosem bylo využití

směrových dopravních průzkumů na vjezdech do města Brna z roku 2004. Současně byly zohledněny i veškeré změny na komunikační síti na území kraje.

Aktuální intenzity dopravy byly převzaty ze studie zpracované firmou AFRY v září 2024, jako podklad pro Oznámení EIA pro silnici I/73 v úseku Kuřim – Bořitov. Výtah hlavních hodnot a porovnání s hodnotami použitými v Dokumentaci EIA je provedeno v následujících tabulkách. Porovnání bylo provedeno pro výhledový rok 2035, který sloužil pro další výpočty provedené v rámci Hlukové a Rozptylové studie.

Hlavní rozdíl mezi hodnotami použitými v Dokumentaci EIA z roku 2007 a aktualizovanými hodnotami z roku 2024 je především rok Celostátního sčítání dopravy (CSD), ke kterému jsou intenzity vztaženy – v Dokumentaci EIA byly hodnoty vztaženy k CSD z roku 2005, aktualizované hodnoty jsou vztaženy k CSD 2020. Plynou z toho následující hlavní metodické rozdíly:

- úprava růstový koeficientů a jejich členění na kategorie (CSD 2005 osobní / nákladní automobily, CSD 2020 osobní / lehká nákladní / těžká vozidla – viz TP 225 v aktuálním vydání
- změna metodiky přepočtu těžkých vozidel (CSD 2005 počítá nákladní soupravy jako dvě vozidla, CSD 2020 jako jedno vozidlo)

Obecně lze konstatovat, že každé CSD podchycuje k danému roku aktuální situaci zatížení silniční sítě a s ohledem na předpokládaný ekonomický rozvoj stanovuje růstové koeficienty reagující na aktuální předpoklady vývoje dopravy. Lze tak vysledovat, že do CSD 2005 se promítnul optimističtější výhled ekonomického rozvoje, zatímco výhled pro CSD 2020 dává více konzervativní odhad.

Dalším významný rozdíl přináší stav posuzovaných sítí. Zatímco výhledová komunikační síť, použitá pro Dokumentaci EIA zahrnovala z výhledových úseků pouze R35, aktuální výhledová síť uvažuje s mnohem větším rozsahem změn.

I přes výše uvedené se údaje uvedené v Dokumentaci EIA oproti současnému stavu významně neliší a nevedou tak k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Od doby vydání stanoviska EIA v roce 2007 došlo ke změně limitu znečištění povrchových vod. Nařízení vlády č. 61/2003 Sb. bylo nahrazeno nařízením vlády č. 401/2015 Sb., v platném znění. Změnou legislativy došlo ke zpřísnění limitů pro nejvyšší přípustné koncentrace chloridů (Cl^-), a to z 250 mg/l na 150 mg/l pro povrchové vody a pro 65 mg/l pro povrchové vody užívané pro vodárenské účely, koupání osob a lososové a kaprové vody (v obou případech se jedná o roční průměrné koncentrace Cl^-).

Posouzení vlivu solení komunikace na vodoteče bylo provedeno na základě směšovací rovnice:

$$C_3 = (C_1 \cdot Q_1 + C_2 \cdot Q_2) / (Q_1 + Q_2)$$

C_3 ... výsledná průměrná koncentrace chloridů po smíšení ($\text{g/m}^3 = \text{mg/l}$)

C_1 ... koncentrace chloridů v recipientu před smíšením s vodami ze silnice (g/m^3)

Q_1 ... průtok v recipientu (m^3/s)

C_2 ... koncentrace chloridů ve srážkové vodě z komunikace (g/m^3)

Q_2 ... průtok srážkové vody z komunikace (m^3/s)

Pro výpočet průměrného ročního průtoku srážkové vody z komunikace (Q_2) bylo použito vztahu:

$$Q_2 = (pl \cdot hs \cdot k) / T$$

pl ... zpevněná plocha komunikace, na níž je prováděna aplikace chemického posypového materiálu, tzn. bez středního dělicího pásu atd. (m^2)

hs ... dlouhodobý průměrný roční úhrn srážek (m/rok)

ks ... odtokový koeficient (při odvádění vody kanalizací $ks = 0,8$)

T ... počet sekund za rok

Na základě aktuálních dat bylo aktualizováno vyhodnocení posouzení vlivu solení a vodních útvarů.

I přes novinky v legislativě a rozšířenému rozsahu hodnocení, postihují závěry uvedené v dokumentaci EIA celou oblast těchto vlivů a toto zpřesnění nevede k jiným dosud neuvedeným významným vlivům v této oblasti.

Změny klimatu

Zpracováno na základě novely zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (ve znění zákona č. 326/2017 Sb.), která vstoupila v účinnost od 1. 11. 2017. Doplnění této podkapitoly vychází z revidované směrnice EIA (směrnice EP a Rady 2014/52/EU ze dne 16. 4. 2014, kterou se mění směrnice Rady 2011/92/EU o EIA).

Další vlivy

Zůstává platné. Obdobně bylo postupováno u vlivů v dalších oblastech v předkládaném dokumentu.

Další vlivy byly hodnoceny odborným odhadem a kvalifikovanou prognózou, analogicky s vlivem staveb obdobného charakteru na životní prostředí, v souladu s platnou legislativou a souvisejícími předpisy.

Informace o místních podmínkách byly získány rekognoskací terénu, návštěvou dotčených úřadů, příslušných institucí, použitím odborné literatury a odborných studií.

4 Závěr

Předkládaný materiál **Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA** je zpracovaný pro záměr **I/73 Bořitov – Svitávka**, jež je částí původního záměru, který je označován Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka (MŽP118).

Z původně posuzovaného záměru v rozsahu označovaného jako Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka došlo ke zúžení rozsahu posuzovaného území, pro potřeby tohoto Podkladu k prodloužení platnosti stanoviska EIA, na úsek Bořitov – Svitávka. Zbývajících úsek z původně posuzovaného záměru Kuřim – Bořitov je nově posuzován jako součást záměru I/73 Troubsko/D1 – Kuřim – Bořitov (OV7225 – Závěr zjišťovacího řízení 02/2025), se kterým tvoří nově ucelený úsek, který se bude projekčně připravovat.

Cílem práce bylo provést analýzu aktuálního stavu dotčeného území a porovnat tento stav se stavem popisovaným v období zpracování dokumentace EIA pro předmětný záměr v roce 2007. Dále vyhodnotit změny mezi těmito stavy i s ohledem na změny, které byly předmětem předchozích prodloužení zpracované v roce 2015 a 2020 a ověřit, zdali podmínky uvedené v souhlasném stanovisku EIA zůstávají v platnosti.

Na základě provedených analýz lze konstatovat, že došlo k několika změnám v jednotlivých oblastech posuzování vlivů na životní prostředí, které nebyly v celkovém kontextu vyhodnoceny jako významné.

Závěry učiněné v rámci Dokumentace EIA zůstávají v platnosti a souhlasné stanovisko EIA lze prodloužit.

5 Použité zdroje

Dokumentace EIA

- Dokumentace EIA Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka. HBH Projekt, spol. s r.o., Brno, říjen, 2007

Podklad 1. prodloužení

- Informace o záměru a podmínkách v dotčeném území pro prodloužení platnosti stanoviska MŽP Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka. HBH Projekt, spol. s r.o., Brno, prosinec 2015

Podklad 2. prodloužení

- Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA Dálnice D43 v úseku Kuřim – Svitávka. Ekopontis, s.r.o., Brno, říjen 2020

Studie

- DIP I/73 D1 – Kuřim – Bořitov, AFRY CZ s.r.o., září 2024
- Biologický průzkum I/73 Bořitov – Svitávka, Ekopontis, říjen 2025
- Hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny dle § 67 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. I/73 Bořitov – Svitávka, Ekopontis, červen 2022
- Aktualizace biologických průzkumů I/43 Bořitov – Svitávka, Ekopontis, září 2021
- Botanický průzkum D43 Kuřim – Černá Hora. Mgr. Michal Juříček, Brno, říjen 2020
- Botanický průzkum D43 Černá Hora – Svitávka. Mgr. Michal Juříček, Brno, říjen 2018
- Ornitologický průzkum výstavby rychlostní silnice R/43 Kuřim – Svitávka s posouzením vlivu stavby v biotopech sledovaného území – 2020. MVDr. Julius Klejdus, říjen 2020
- Ornitologický průzkum výstavby rychlostní silnice D/43 Černá Hora – Svitávka s posouzením vlivu stavby v biotopech sledovaného území. MVDr. Julius Klejdus, říjen 2018
- Biologický průzkum dálnice D43, v úseku Lysice – Svitávka. Biologické posouzení vlivu záměru na netopýry. Doc. Mgr. Tomáš Bartonička, Ph.D., Brno, listopad 2018
- Dálnice D43 v úseku Lysice/Bořitov – Svitávka. Zpráva z průzkumu vodní fauny toků (ryby, mihule, raci, velcí mlži), zhodnocení vlivů, návrh opatření. RNDr. Lukáš Merta, Ph.D., Olomouc, září 2018

Informace o území

- Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje
- Územní plány dotčených obcí
- Plány oblasti povodí

Internetové zdroje

- hydroekologický informační systém VÚV TGM (www.heis.vuv.cz a www.dibavod.cz)
- Informační systém o archeologických datech NPÚ (www.isad.npu.cz)
- Integrovaný informační systém památkové péče (iispp.npu.cz)
- mapové aplikace České geologické služby (www.geology.cz)
- mapové aplikace České informační agentury životního prostředí (www.cenia.cz)
- mapové aplikace Agentury ochrany přírody a krajiny (www.mapy.nature.cz)
- mapové aplikace Českého úřadu zeměměřického a katastrálního (geoportal.cuzk.cz)
- mapové aplikace Národního geoportálu INSPIRE (www.geoportal.gov.cz)

- mapové aplikace Ústavu pro hospodářskou úpravu lesů (www.uhul.cz)
- nahlížení do katastru nemovitostí ČÚZK (www.nahlizenidokn.cuzk.cz)
- Systém evidence kontaminovaných míst (www.sekm.cz)
- Ústřední seznam ochrany přírody (ÚSOP) (drusop.nature.cz)
- Veřejná databáze Českého statistického úřadu (www.vdb.czso.cz)
- Biomonitoring AOPK ČR (www.biomonitoring.cz)
- internetová přírodovědná encyklopedie BioLib (www.biolib.cz)

Příslušné zákony, vyhlášky, nařízení vlády, metodické pokyny a směrnice Evropského parlamentu a Rady

Seznam specialistů podílejících se na zpracování Podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA

RNDr. Tomáš ŠIKULA

Držitel autorizace ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, MŽP ČR - č.j. MZP/2022/710/2473

Držitel autorizace k provádění hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu § 67 podle § 45j zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění; MŽP ČR - č.j. MZP/2024/610/189

HBH Projekt spol. s r.o.

Kabátníkova 216/5, 602 00 Brno – střed

605 536 053, t.sikula@hbh.cz

Ing. Helena Palášková	HBH Projekt spol. s r.o.	549 123 486	h.palaskova@hbh.cz
Mgr. Denisa Hořavová	HBH Projekt spol. s r.o.	549 123 488	d.horavova@hbh.cz
Mgr. Šárka Pokorná	HBH Projekt spol. s r.o.	549 123 485	s.pokorna@hbh.cz
Držitelka autorizace k provádění posouzení podle §45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, MŽP ČR č.j. 630/190/05, ve 4. prodloužení č.j. - MZP/2025/620/951			
Držitelka autorizace k provádění hodnocení vlivů závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny ve smyslu § 67 podle § 45j zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění; MŽP ČR č.j. MZP/2019/610/3813, v 1. prodloužení - č.j. MZP/2024/610/2894			
Mgr. David Kouřil	HBH Projekt spol. s r.o.	544 520 572	d.kouril@hbh.cz
Držitel autorizace ke zpracování rozptylových studií, MŽP ČR č.j. 33526/ENV/14			
Ing. Vladimír Kryl	HBH Projekt spol. s r.o.	596 128 876	v.kryl@hbh.cz
Mgr. Marek Toman	HBH Projekt spol. s r.o.	549 123 484	m.toman@hbh.cz

V Brně dne 30. 11. 2025

RNDr. Tomáš Šíkula

6 Seznam příloh

Příloha 1:	Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí ze dne 21. 12. 2010 (č.j. 106072/ENV/10)
Příloha 2:	Prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí ze dne 4. 2. 2025 (č.j. MZP/2019/570/923)
Příloha 3:	Závazné stanovisko k ověření souladu ze dne 20.5.2019 (č.j. MZP/2018/710/3226)
Příloha 4	Vyjádření orgánu ochrany přírody ke změně lokalit soustavy Natura 2000 ze dne 7. 11. 2025 (č.j. JMK 166791/2025)
Grafická příloha 1	Přehledná situace – 1:60 000
Grafická příloha 2	Environmentální charakteristiky – 1:30 000
Dokumentace EIA	Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka, HBH Projekt spol. s r.o., říjen 2007

PŘÍLOHA 1

Stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí ze dne 21. 12. 2010
(č.j. 106072/ENV/10)

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 00 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 21. 12. 2010

Č.j.: 106072/ENV/10

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 93/2004 Sb. (dále jen „zákon“)

I. Identifikační údaje

Název záměru: Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim - Svitávka

Kapacita (rozsah) záměru: Předmětem záměru je novostavba čtyřpruhové silnice se středovým dělicím pásem. Šířkové uspořádání bude v kategorii R 25,5/100.

Záměr byl v rámci dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) oznamovatelem předložen v následujících variantách:

1) **varianta 1**

Variantu 1 vede převážně v trase tzv. Staré dálnice, která byla rozestavěna ve 40. letech 20. století. Posuzovaný úsek začíná v prostoru mimoúrovňové křižovatky (dále jen „MÚK“) Kuřim, kde trasa navazuje na předchozí plánovaný úsek rychlostní silnice R43. Posuzovaný úsek končí v prostoru MÚK Svitávka umístěné na hranicích k.ú. Svitávka a k.ú. Skalice nad Svitavou v místě křížení silnice II/150. Délka úseku ve variantě 1 je 22,950 km.

2) **varianta 2**

Posuzovaný úsek ve variantě 2 začíná rovněž v prostoru MÚK Kuřim, avšak narozdíl od varianty 1 je v prvních 10 km veden východněji, tj. vede východně od obcí Malhostovice a Skalička. Od k.ú. Lysice severně se již od varianty 1 liší jen minimálně. Úsek je opět ukončen v prostoru MÚK Svitávka. Délka úseku ve variantě 2 je 22,750 km.

3) **varianta 3**

Posuzovaný úsek ve variantě 3 začíná v prostoru MÚK Kuřim - východ, kde navazuje na stávající silnici I/43. Odtud vede severním až severovýchodním směrem až na k.ú. Žernovník u Černé Hory, odkud je trasování shodné s variantou 2. Délka úseku ve variantě 3 je 22,190 km.

4) **varianta 0**

V dokumentaci byla uvedena rovněž nulová varianta, tedy varianta ponechání současného stavu (bez realizace R43) - referenční varianta.

Součástí posuzovaného záměru (vyjma varianty 0) jsou dále:

- mimoúrovňové křižovatky MÚK Kuřim, MÚK TOS, MÚK Kuřim – východ, MÚK Černá Hora, MÚK Skalice nad Svitavou, MÚK Svitávka;
- odpočívka Lysice;
- přeložky silnic II/385 (5,9 km), I/19 (1,6 km), propojení silnic II/376 a III/37610 (1,6 km) a další vyvolané přeložky silnic nižších tříd, polních cest a inženýrských sítí.

Umístění záměru:

- varianta 1:** kraj: Jihomoravský
obce: Bořítov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drásov, Drnovice, Hluboké Dvory, Kuřim, Lubě, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Sebranice, Skalice nad Svitavou, Skalička, Svinošice, Svitávka, Voděradý, Všechnovice, Žernovník
k.ú.: Bořítov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drásov, Drnovice, Hluboké Dvory, Kuřim, Lubě, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Sebranice u Boskovic, Skalice nad Svitavou, Skalička u Tišnova, Svinošice, Svitávka, Voděradý u Kunštátu, Všechnovice u Tišnova, Žernovník u Černé Hory
- varianta 2:** kraj: Jihomoravský
obce: Bořítov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drnovice, Kuřim, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Sebranice, Skalice nad Svitavou, Svinošice, Svitávka, Újezd u Černé Hory, Voděradý, Žernovník
k.ú.: Bořítov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drnovice, Kuřim, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Nuzířov, Sebranice u Boskovic, Skalice nad Svitavou, Svinošice, Svitávka, Újezd u Černé Hory, Voděradý u Kunštátu, Žernovník u Černé Hory
- varianta 3:** kraj: Jihomoravský
obce: Bořítov, Býkovice, Černá Hora, Drnovice, Kuřim, Lažany, Lipůvka, Lysice, Malá Lhota, Sebranice, Skalice nad Svitavou, Svinošice, Svitávka, Újezd u Černé Hory, Voděradý, Žernovník
k.ú.: Bořítov, Býkovice, Černá Hora, Drnovice, Kuřim, Lažany, Lipůvka, Lysice, Malá Lhota, Sebranice u Boskovic, Skalice nad Svitavou, Svinošice, Svitávka, Újezd u Černé Hory, Voděradý u Kunštátu, Žernovník u Černé Hory

Obchodní firma oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR

IČ oznamovatele: 659 93 390

Sídlo oznamovatele: Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

II. Průběh posuzování

<i>Zpracovatel oznámení:</i>	Mgr. Tomáš Šikula osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 8175/1488/OIP/03 prodlouženo rozhodnutím č.j.: 69749/ENV/07
<i>Datum předložení oznámení:</i>	23. 2. 2006
<i>Zpracovatel dokumentace:</i>	Mgr. Tomáš Šikula osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 8175/1488/OIP/03 prodlouženo rozhodnutím č.j.: 69749/ENV/07
<i>Datum předložení dokumentace:</i>	17. 12. 2007
<i>Zpracovatel posudku:</i>	Ing. Zuzana Toniková osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 2826/316/OPVŽP/94 prodlouženo rozhodnutím č.j.: 45585/ENV/06
<i>Datum předložení posudku:</i>	19. 5. 2010
<i>Veřejné projednání:</i>	místo konání: Boskovice, Zámecký skleník datum konání: 15. 7. 2010, 15:00

Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

- 23. 2. 2006 – bylo Ministerstvu životního prostředí (dále také „příslušný úřad“ nebo „MŽP“), předloženo oznámení vlivů záměru dle přílohy č. 3 zákona;
- 28. 2. 2006 – bylo zahájeno zjišťovací řízení rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření;
- 26. 4. 2006 – byl vydán závěr zjišťovacího řízení s upřesněním oblastí, na které je třeba se při zpracování dokumentace zaměřit;
- 17. 12. 2007 – byla příslušnému úřadu předložena dokumentace zpracovaná oprávněnou osobou Mgr. Tomášem Šikulou;
- 18. 12. 2007 – byla dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření;
- 11. 3. 2008 – byla příslušným úřadem pověřena oprávněná osoba ke zpracování posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“) Ing. Zuzana Toniková;
- 28. 3. 2008 – bylo zpracovatelce posudku doručeno pověření příslušného úřadu ke zpracování posudku včetně podkladů pro zpracování posudku;
- 14. 1. 2009 – obdržel příslušný úřad zpracovaný posudek bez hodnocení vlivu záměru na lokality soustavy NATURA 2000;
- 25. 2. 2009 – požádalo MŽP zpracovatelku posudku o doplnění posudku o hodnotící komentář k variantě, kterou ve svém předchozím vyjádření požadovalo občanské sdružení Děti Země a kterou v rámci dokumentace oznamovatel upravil a předložil jako variantu 3;
- 6. 4. 2009 – zpracovatelka posudku požadavek MŽP na doplnění posudku odmítla s odkazem na ustanovení § 9 odst. 5 zákona s tím, že varianta dle požadavků občanského sdružení Děti Země nebyla v dokumentaci předložena a zpracovatelka posudku nesmí dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat;

- 18. 9. 2009 – byl oznamovatel požádán tehdejším ministrem životního prostředí doc. RNDr. Ladislavem Mikem, Ph.D., o doplnění dokumentace o další variantu, která vycházela z požadavků občanského sdružení Děti Země;
- 10. 11. 2009 – oznamovatel odmítl dopracování varianty;
- 21. 12. 2009 – posudek byl po řadě jednání na všech úrovních MŽP o variantách rozeslán dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření;
- 30. 12. 2009 – zpracovatelka posudku byla písemně požádána o dodání hodnocení vlivů záměru na lokality soustavy NATURA 2000, které mělo být součástí posudku;
- 19. 5. 2010 – obdržel příslušný úřad zpracované hodnocení vlivů záměru na lokality soustavy NATURA 2000;
- 26. 5. 2010 – hodnocení vlivů záměru na lokality soustavy NATURA 2000 rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření;
- 1. 7. 2010 – příslušný úřad rozeslal pozvánku na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění;
- 15. 7. 2010 – se konalo veřejné projednání záměru v Kulturním zařízení města Boskovice, kde bylo konstatováno, že osoby autorizované pro posuzování vlivů na lokality soustavy NATURA 2000 zpracují pro potřeby příslušného úřadu odborný podklad, ve kterém budou aktualizovány závěry provedených naturových hodnocení na základě aktuálních informací;
- 4. 8. 2010 – byla zpracovatelce posudku zaslána veškerá doručená vyjádření k posudku, doručena byla 3. 9. 2010;
- 14. 10. 2010 – obdržel příslušný úřad od zpracovatelky posudku vypořádání doručených vyjádření k posudku a upravený návrh stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále také „stanovisko“).

Závěry veřejného projednání:

Průběh a výsledek veřejného projednání je podrobně specifikován v zápisu z veřejného projednání č.j.: 67894/ENV/10 ze dne 26. 7. 2010.

Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta

- Jihomoravský kraj, Rada Jihomoravského kraje
- Obec Bořitov
- Městys Černá Hora
- Město Kuřim
- Městys Svitávka
- Obec Malá Lhota
- Obec Moravské Knínice
- Obec Čebín
- Obec Újezd u Černé Hory
- Obec Voděrady
- Obec Lubě
- Obec Rozdrojovice
- Městys Drásov
- Obec Lažany

- Obec Lipůvka
- Obec Lysice
- Obec Malhostovice
- Obec Skalička
- Obec Všechnovice
- Obec Žernovník
- Městská část Brno – Bosonohy
- Městská část Brno – Kníničky
- Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí
- MěÚ Boskovice, odbor tvorby a ochrany životního prostředí
- MěÚ Kuřim, odbor životního prostředí
- MěÚ Blansko
- MěÚ Blansko, odbor životního prostředí
- Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno
- Ministerstvo životního prostředí, náměstek ministra a ředitel sekce ochrany klimatu a ovzduší
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
- Ministerstvo životního prostředí, odbor mezinárodní ochrany biodiverzity
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany krajiny
- Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody
- Ministerstvo životního prostředí, odbor odpadů
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ekologie krajiny a lesa
- Ministerstvo zemědělství, odbor státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů
- Myslivecké sdružení Malhostovice
- Svazek obcí pro výstavbu rychlostní komunikace R43
- Zepo Bořitov, družstvo
- Mikroregion Čebínka
- OS Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Malhostovicích a Nuzířově
- OS Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu
- OS Hnutí DUHA
- OS Rozdrojovice proti R43
- OS Drásov
- OS za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Újezdě u Černé Hory
- OS pro realizaci silničního obchvatu města Kuřimi
- OS Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikace R43 v trase Kuřim – Troubsko
- OS Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku
- OS Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Bosonohách
- OS Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích
- OS Občané brněnské aglomerace proti dálničním průtahům svým městem
- Občané Všechnovic (Komárkovi, Pokorní, Málkovi)
- Občané Brna - Kníniček
- Pan Petr Grünwald
- Pan Ladislav Grünwald
- Občan Malhostovic
- Občané Brna a Kuřimi (Pejchová, Duda,)
- Pan Rola Žitný
- Paní Věra Cigošová

- Pan Kamil Žitník, paní Hana Žitníková
- Paní Edita Mrázková, pan Miloslav Mrázek

Většina připomínek výše uvedených subjektů (zejména dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků, event. některých občanských sdružení a veřejnosti) je v posudku zohledněna a zahrnuta do podmínek tohoto stanoviska. Některé připomínky však zpracovatelka posudku nepovažuje za relevantní posuzovanému záměru, proto nejsou zahrnuty v tomto stanovisku. Jejich nezahrnutí zdůvodnila zpracovatelka posudku ve vypořádání připomínek, které je přílohou č. 2 tohoto stanoviska.

Vyjádření subjektů, které nesouhlasí s posuzovaným záměrem a požadují, aby realizace záměru nebyla doporučena a povolena, případně aby bylo posuzování zastaveno a dokumentace vrácena (a řada dalších obdobných požadavků), nejsou ve stanovisku zahrnuta v plném rozsahu, neboť zpracovatelkou posudku není navrženo nesouhlasné stanovisko ani nejsou doporučeny výše uvedené postupy. Nesouhlas některých subjektů se záměrem zpracovatelka posudku okomentovala ve vypořádání obdržených vyjádření a pro vyloučení nebo zmírnění důvodů nesouhlasu navrhla některá opatření a zahrnula je jako neopominutelné podmínky tohoto stanoviska.

III. Hodnocení záměru

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

Hodnoceným záměrem je výstavba nové rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka. Koridor rychlostní silnice R43 od dálnice D1 u Brna po napojení na budoucí rychlostní silnici R35 je dlouhodobě sledovaný koridor na všech koncepčních úrovních. Nutnost realizace nové silniční komunikace v dotčeném území je dána především vysokými intenzitami dopravy na stávající silnici I/43, které jsou již v současné době neúnosné pro obce na této trase, jež významně negativně ovlivňují, a skuteností, že technický stav a parametry silnice I/43 nebudou v budoucnu vyhovovat nárokům na zvyšující se dopravní zátěže a na kvalitu a bezpečnost provozu.

Záměr „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ je posuzován ve třech aktivních variantách a tyto jsou ještě porovnány s nulovou variantou bez realizace nové R43 a s prolongací současného nevyhovujícího stavu.

Vzhledem k tomu, že trasy variant jsou vedeny v rozdílných částech zájmového území, mají i rozdílné vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví. V dokumentaci jsou podrobně vyhodnoceny rozdíly ve variantách z hlediska dopadu na jednotlivé složky životního prostředí.

Významnými vlivy budou vlivy na kvalitu ovzduší, na hlukovou zátěž území a na veřejné zdraví (zdravotní stav obyvatelstva). Výstavbou nové silniční komunikace dojde k přerozdělení dopravy do dvou tras (nová trasa rychlostní silnice R43 a stávající trasa silnice I/43), celkově k rozšíření zasaženého území a počtu dotčených obcí a k rozložení stávající zátěže do většího území, a v důsledku toho ke snížení extrémní a nadlimitní zátěže v okolí dnešní trasy silnice I/43. Pokles zátěže se projeví zejména v oblasti imisního zatížení ovzduší a hlukové zátěže, a tím i v poklesu negativních vlivů na zdravotní stav obyvatelstva v dotčeném území. Nárůst zátěže v nově zasaženém území bude malý a nebude přesahovat stanovené limity na ochranu zdraví, ochranu ekosystémů i ochranu dalších složek životního prostředí. Jako nejlepší z hlediska ovlivnění ovzduší, hlukové zátěže a zdraví obyvatelstva se jeví varianta 2, po ní varianta 1 a jako nejméně vhodná varianta 3.

Na druhou stranu logicky dojde při výstavbě nové trasy ke střetu nebo narušení některých složek životního prostředí a zásahu do stávajících prvků nebo hodnot v krajině a v dotčeném území. Výstavba každé liniové stavby charakteru rychlostní silnice přináší nutně a nevyhnutelně negativní vliv na faunu, flóru, ekosystémy a prvky ÚSES, na ostatní přírodní prvky v krajině a na krajinný ráz. Navržené varianty se v dopadech na tyto fenomény liší: největší zásah do bioty a přírodních složek vykazuje varianta 1 (i vzhledem k existenci sukcesně vzniklých přírodních ploch na tělese tzv. Staré dálnice), menší zásah bude mít varianta 2 a nejmenší varianta 3.

Pro vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 bylo jako součást posudku autorizovanou osobou Mgr. Milanem Bussinowem zpracováno naturové hodnocení, z jehož vyhodnocení vyplývají následující závěry:

Z důvodů uvedených podrobně v naturovém hodnocení, vzhledem k přiblížení záměru k evropsky významné lokalitě (dále jen „EVL“) Malhostovické kopečky až na vzdálenost cca 45 m ve variantě 1 a zásahu zářezu přeložky silnice III/38529 do lokality, a dále z důvodu vyhlášení dalších předmětů ochrany EVL Malhostovické kopečky, lze očekávat významný negativní vliv na stanoviště u varianty 1, která jsou předmětem ochrany této EVL. V naturovém hodnocení je tedy v rámci principu předběžné opatrnosti navrženo variantu 1 ze záměru vyloučit. Z hlediska vlivů na soustavu Natura 2000 je k realizaci doporučena varianta 3, přičemž významný negativní vliv na soustavu Natura 2000 byl vyloučen rovněž u varianty 2. Konkrétní závěry naturového hodnocení, jež je součástí posudku, jsou následující:

„Hodnocený záměr „Rychlostní komunikace R43 v úseku Kuřim – Svitávka“:

- *ve variantě 1 má významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL Malhostovické kopečky a nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL Zlobice.*
- *ve variantě 2 nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL Malhostovické kopečky a EVL Zlobice.*
- *ve variantě 3 nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL Malhostovické kopečky a Zlobice.*

Realizaci varianty 1 nelze z výše uvedených důvodů doporučit. Z hlediska vlivů na EVL mohou být akceptovány varianty 2 a 3, přičemž nejvhodnější je varianta 3.“

Z tohoto důvodu tedy zpracovatelka posudku v konečném návrhu stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí variantu 1 vyloučila (narozdíl od návrhu stanoviska uvedeného v první části posudku, jejíž součástí ještě nebylo naturové hodnocení).

Uvedené naturové hodnocení však nevzalo v úvahu vliv varianty 1 na EVL Malhostovické kopečky v případě splnění požadavku navrženého na straně 166 dokumentace, který zní: „v případě výběru varianty č. 1 upravit přeložku silnice III/38529 tak, aby nezasahovala okraj přírodní památky Malhostovická pecka“. V současné době se jedná o EVL Malhostovické kopečky. Zpracovatel s tímto řešením v rámci naturového hodnocení nepočítal z důvodu, že nebylo nedílnou součástí v dokumentaci předloženého záměru, nýbrž pouze návrhem opatření v případě výběru a realizace varianty 1. Na veřejném projednání byla diskutována problematika, zda-li lze u varianty 1 v blízkosti EVL Malhostovické kopečky v rámci stanoviska formulovat takové opatření, které by vyloučilo významný negativní vliv varianty 1 na EVL Malhostovické kopečky. Rovněž obec Malhostovice v reakci na závěry naturového hodnocení dopisem ze dne 24. 8. 2010 požádala příslušný úřad o hledání takového řešení, které by v případě realizace varianty 1 minimalizovalo její negativní vlivy na EVL Malhostovické kopečky tak, aby nemusela být z realizace vyloučena, a navrhla i konkrétní

podobu těchto opatření. Tato opatření korespondují se zmíněným opatřením navrženým v dokumentaci. Ministerstvo životního prostředí se však již dopisem č.j.: 62992/ENV/10 ze dne 20. 7. 2010 obrátilo na zpracovatele naturového hodnocení se žádostí o zpracování podkladu pro potřeby MŽP, ve kterém by bylo reagováno na aktuální situaci. Mgr. Milan Bussinow následně MŽP předložil požadovaný materiál, ve kterém posoudil vliv varianty 1 na EVL Malhostovické kopečky za předpokladu realizace uvedeného opatření, jehož konkrétní podoba byla pro tyto účely na žádost Mgr. Bussinowa vyprojektována oznamovatelem v intencích zmíněného opatření navrženého v dokumentaci. Toto opatření konkrétně spočívá zejména v tom, že v místě předmětné EVL zůstane silnice III/38529 v původní stopě a těleso samotné rychlostní silnice R43 bude odsunuto oproti původnímu návrhu o cca 50 – 60 m směrem od této EVL. V uvedeném odborném podkladu, který je přílohou č. 1 tohoto stanoviska, bylo konstatováno, že v případě realizace uvedeného opatření vyplývajícího z dokumentace a v případě dodržení dalších v tomto podkladu specifikovaných opatření **je varianta 1 přijatelná a nemá významný negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000.**

Stavba nové rychlostní silnice R43 způsobí narušení a zásah do stávajícího krajinného rázu, nejvýraznější zásahy lze očekávat u varianty 2, nejmenší u varianty 3. Zásahy do krajinného rázu budou v maximální míře zmírněny vhodným technickým a stavebním řešením stavby, ohleduplným začleněním do terénu, terénními úpravami, dostatečným ozeleněním a dalšími opatřeními.

Dalším významným vlivem nové trasy R43 bude zábor zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) (z velké části v I. a II. třídě ochrany ZPF) a částečně i pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“). Ve velikosti záboru nejsou mezi variantami podstatné rozdíly. V další projektové přípravě stavby bude nutno zábory minimalizovat a kompenzovat.

Ovlivnění dalších složek životního prostředí lze považovat za méně významné. Jedná se o vlivy na horninové prostředí (nejvíce bude ovlivněno variantou 2), na přírodní zdroje (nebudou dotčeny či ovlivněny), na povrchové a podzemní vody (zde jsou varianty v podstatě srovnatelné, nejméně vhodná je varianta 3, která nejvíce zasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů), vlivy na hmotný majetek a kulturní památky (varianty jsou na srovnatelné úrovni).

Jako do budoucna nepřijatelná se jeví varianta 0 - bez realizace nové rychlostní silnice R43.

Celkově lze k hodnocení vlivů v dokumentaci shrnout, že identifikace i hodnocení vlivů bylo provedeno správně, pečlivě, s přijatelnou mírou podrobnosti a na odpovídající odborné úrovni. Dokumentace obsahuje dostatečné zhodnocení všech podstatných předpokládaných vlivů realizace stavby na životní prostředí, které odpovídá významu záměru a jeho možným dopadům na životní prostředí. Až na výjimky byly vlivy na životní prostředí identifikovány a vyhodnoceny v dostatečném rozsahu a v dokumentaci jim byla věnována odpovídající pozornost. Nebyl opomenut žádný významný vliv a závěry, vyplývající z provedeného hodnocení a z velké části dostatečně zdůvodněné, považuje zpracovatelka za správné.

Určitým nedostatkem je mnohdy obecné a příliš stručné zhodnocení vlivů v etapě výstavby, což částečně snižuje vypovídací schopnost dokumentace. Tento nedostatek obvykle není chybou zpracovatele dokumentace, ale je zapříčiněn danou fází přípravy stavby a nedostupností některých údajů, proto konkrétní dopady a vlivy při výstavbě budou muset být hodnoceny a zohledněny v dalších stupních přípravy stavby.

Připomínky k dokumentaci se týkají většinou dílčích, méně významných nebo nepodstatných problémů či skutečností nebo mají formální či doplňující charakter. Zjištěné nedostatky ve vyhodnocení vlivů nejsou podstatného charakteru a neovlivňují významně nebo zásadním způsobem závěry z vyhodnocení vlivů. S provedeným vyhodnocením vlivů v dokumentaci a s jeho závěry zpracovatelka posudku souhlasí. Zpracování této části dokumentace splňuje požadavky přílohy č. 4 zákona a lze ho pokládat za úplné a dostatečné pro účely procesu posuzování vlivů záměru „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ na životní prostředí.

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

Komunikace (dálnice, rychlostní silnice, ostatní silnice) v současné době představují standardní stavby, jejichž potenciální vlivy na obyvatelstvo a životní prostředí jsou víceméně známy a mohou být poměrně jednoznačně a přesně definovány. Komunikace při trasování ve volné krajině poskytují velmi málo možností pro uplatnění neobvyklých technických řešení. Většina stavebních a technických prvků komunikací je dána technickými normami pro daný typ komunikace (např. šířka, sklony, poloměry oblouků, připojovací a odbočovací pruhy, křižovatky (MÚK nebo úrovňové), sklon násypů, stavební řešení, únosnost, atd.).

Posuzovaná rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka je navržena jako novostavba rychlostní čtyřpruhové silnice se středním dělicím pásem se šířkovým uspořádáním v kategorii R 25,5/100. Na silnici jsou navrženy mimoúrovňové křižovatky. Součástí stavby jsou i přivaděče, přeložky silnic I. a II. třídy, odpočívka a Středisko správy a údržby rychlostní silnice. Stavba je předložena ve třech variantách vedení trasy, a to v jižní cca polovině trasy. V severním úseku trasy je již silnice vedena v jedné stopě.

Technické řešení záměru vybudování rychlostní silnice R43 je v předložené dokumentaci dostatečně a podrobně (vzhledem k této fázi přípravy stavby) popsáno a odpovídá dosaženému stupni vědeckého a technického poznání. Technické řešení rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka podle posuzované dokumentace odpovídá účelu a významu stavby a platným technickým normám.

Z hlediska možných negativních vlivů na obyvatelstvo a životní prostředí vyvolaných technickým a stavebním řešením se jeví jako nejvýznamnější otázky směrového a výškového vedení trasy (zářezy, násypy, mosty, MÚK), výsledné terénní úpravy a začlenění do krajiny, řešení protihlukových opatření, řešení střetů s pěšími a polními cestami v území a zachování prostupnosti krajiny, řešení střetů s migračními trasami zvěře, s vedením ÚSES a s VKP zejména liniového charakteru (vodní toky) apod. Řešení těchto střetů nebo vyvolaných negativních vlivů je alespoň rámcově popsáno nebo naznačeno v dokumentaci. Podrobněji bude technické řešení řešeno a popsáno v dalších stupních projektové dokumentace, přičemž zohlední doporučení, opatření a podmínky, jež v tomto smyslu vzejdou z procesu posuzování vlivů na životní prostředí a budou zakotveny v tomto stanovisku.

Z hlediska technického řešení a z něj vyplývajících vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je nejdůležitějším parametrem vhodné směrové vedení silnice a vhodné výškové uspořádání (podélný profil). Vhodným zvolením těchto dvou parametrů lze ve volné krajině většinu negativních vlivů eliminovat do té míry, že není nutné realizovat žádné nadstandardní technické řešení. Pokud se nepodaří pouhou úpravou směrového vedení a nivelety komunikace odstranit všechny významné negativní dopady, je třeba uplatnit další technická opatření, např. protihlukové valy nebo stěny, průchody pro zvěř (mosty, komunikace nebo ekodukty nad komunikací), vedení komunikace v tunelu atd.

Z údajů, které jsou v této fázi k dispozici, lze vyvodit, že již při koncipování návrhu bylo postupováno šetrně k životnímu prostředí a při řešení stavby byla použita a zohledněna řada technických i jiných opatření k omezení negativních vlivů záměru na životní prostředí.

Lze říci, že jako celek je technické řešení záměru z hlediska životního prostředí akceptovatelné a je odůvodněný předpoklad, že opatření navržená k eliminaci nebo minimalizaci negativních vlivů jsou realizovatelná a dostatečně účinná. Na tyto skutečnosti reaguje dokumentace i posudek konkrétními návrhy na ochranná opatření. Tato ochranná opatření jsou uvedena v podmínkách tohoto stanoviska.

Za předpokladu akceptování navržených opatření v posudku a podmínek ve stanovisku pro maximální eliminaci nebo zmírnění vlivů lze považovat technické řešení stavby R43 za příznivé a vyhovující i z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví i z hlediska omezení rizik poškození a kontaminace jednotlivých složek životního prostředí.

Navržené technické řešení stavby je akceptovatelné z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Návrh technického řešení odpovídá současným požadavkům a situaci v zájmovém území a při splnění stanovených podmínek umožňuje realizaci záměru s vyloučením nadlimitního působení na životní prostředí ve všech jeho složkách.

Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí

Opatření k prevenci, eliminaci, minimalizaci a příp. kompenzaci účinků na životní prostředí navržená v dokumentaci se týkají jednotlivých složek životního prostředí, které mohou být posuzovaným záměrem – výstavbou rychlostní silnice R43 – negativně ovlivněny.

Obecně lze říci, že opatření navržená v dokumentaci jsou většinou zpracována do podrobnosti odpovídající stupni zpracované dokumentace a přípravy záměru a ve většině postihují potřebné zmírnění negativních vlivů, zejména:

- opatření ke snížení emisí do ovzduší,
- opatření ke snížení účinků hluku,
- opatření k ochraně povrchových a podzemních vod,
- opatření k ochraně zemědělské půdy,
- opatření na ochranu fauny, flóry a ekosystémů,
- opatření na ochranu krajiny a krajinného rázu,
- další jiná opatření.

Opatření navržená v dokumentaci byla zpracovatelkou posudku doplněna ještě dalšími opatřeními, která ještě zvyšují ochranu složek životního prostředí a snižují předpokládané negativní vlivy na přijatelnou míru nebo která vyplynula z požadavků a podmínek ve vyjádřeních dotčených správních úřadů, územně samosprávných celků a veřejnosti k dokumentaci a k posudku.

Opatření jsou navržena dobře, postihují všechny aspekty záměru a při dodržení mohou účinně snížit nebo vyloučit případné nepříznivé vlivy záměru na životní prostředí a okolní obyvatelstvo. Opatření jsou i formulována dostatečně konkrétně pro dané zařízení, místo nebo činnost. Návrh veškerých zmírňujících opatření v dokumentaci i doplnění v posudku pokládá zpracovatelka posudku za dostačující a kompletní z hlediska omezení negativních vlivů záměru na životní prostředí, okolní obyvatelstvo i z hlediska omezení rizik pro životní prostředí. Z provedeného naturového hodnocení vyplývají další opatření navržená jeho zpracovatelem, které jsou rovněž součástí podmínek tohoto stanoviska.

Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Posuzovaným záměrem je výstavba nové rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim - Svitávka. Záměr byl původně v oznámení předložen v jedné variantě trasy, na základě požadavků ze zjišťovacího řízení byly v následné dokumentaci dopracovány další dvě varianty trasy. V dokumentaci jsou tedy předloženy 3 aktivní varianty trasy R43 v předmětném úseku, tedy varianta 1, varianta 2 a varianta 3 (dále také „V1“, „V2“ a „V3“) a pro porovnání také varianta 0 – varianta bez realizace uvedené stavby (dále také „V0“).

Tyto varianty jsou v dokumentaci hodnoceny na srovnatelné úrovni z hlediska svých vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví. Podle vlivů na tyto jednotlivé složky jsou v příslušných kapitolách dokumentace vzájemně porovnávány na kvalitativní úrovni, v části E dokumentace je pak provedeno porovnání těchto variant i na kvantitativní úrovni, kdy je podle stanovených hodnotících kritérií a hodnotící 7 bodové stupnice každé variantě přiřazena určitá hodnota (vycházející z předchozího provedení vyhodnocení vlivů) a poté jsou z těchto hodnot počítána průběžná a výsledná kvantitativní vyhodnocení jednotlivých variant.

Jako dodatečné kritérium, které nebylo podrobně vyhodnoceno v dokumentaci (i když bylo v některých kapitolách zmíněno), byly zařazeny vlivy na dopravní systém.

Výsledkem uvedeného hodnocení a porovnání variant je, že celkově nejlépe vychází varianta 2, o něco hůře varianta 1 a ještě hůře varianta 3. Zcela nejhůře vychází varianta 0 - bez realizace záměru. Všechny aktivní varianty jsou výrazným přínosem oproti zachování dosavadní trasy silnice I/43.

Z těchto výsledků je v dokumentaci učiněn závěr, že varianta 1 a varianta 2 je doporučena k realizaci, varianta 3 není doporučena k realizaci.

Z naturového hodnocení vyplývá, že k realizaci je doporučena varianta 3, neboť u této varianty lze vyloučit významný negativní vliv na lokality soustavy NATURA 2000. Také v případě varianty 2 je možné vyloučit významný negativní vliv. Dále je v naturovém hodnocení konstatováno, že u varianty 1 významný negativní vliv na lokality soustavy NATURA 2000 vyloučit nelze.

Zpracovatel naturového hodnocení doporučuje následující pořadí variant z hlediska vlivu jednotlivých variant na lokality soustavy NATURA 2000:

- 1) Varianta 3 – bez významného negativního vlivu.
- 2) Varianta 2 – bez významného negativního vlivu.
- 3) Varianta 1 – má významný negativní vliv (vliv byl vyloučen dodatečně – viz dále).

V případě realizace úpravy varianty 1, která je popsána výše a která byla předpokládána již v dokumentaci, dojde k minimalizaci negativních vlivů varianty 1 na EVL, a významný negativní vliv na EVL proto mohl být autorizovanou osobou vyloučen i u této varianty (viz příloha č. 1 tohoto stanoviska).

Pro vyhodnocení pořadí variant stanovila zpracovatelka posudku některé předpoklady, které zohledňují i závažnost jednotlivých vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví:

- 1) Nejdůležitějším kritériem pro porovnání a doporučení variant jsou potenciální vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví (hluková a imisní zátěž, faktory psychické pohody).
- 2) Vzhledem k charakteru území (intenzívně obhospodařovaná zemědělská krajina s poměrně malým zastoupením hodnotných přírodních prvků v dotčeném území) je dalším důležitým kritériem eliminace nebo minimalizace negativních vlivů na přírodní prvky v území a na biodiverzitu.

- 3) Nelze pominout i dopravní význam posuzované stavby – ačkoliv dopravní přínos stavby není základní složkou životního prostředí, přesto je nutno v rámci posuzování vlivů záměru dopravu hodnotit, protože vnáší do území řadu negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí i obyvatelstvo (viz např. přílohou č. 4 zákona požadovaná kapitola B.II.4. – Nároky na dopravní infrastrukturu).
- 4) Dalším důležitým kritériem jsou zámory zemědělské půdy.
- 5) Velmi důležitá je ochrana vodních zdrojů pitné vody pro zásobování obyvatelstva.
- 6) Významná je i otázka zakotvení trasy R43 v platné územně plánovací dokumentaci - u variant V2 a V3 bude nutno stabilizovat jejich trasu v platných územních plánech obcí, což si vyžádá změny územních plánů obcí nebo nové územní plány obcí.
- 7) Vzhledem k tomu, že ve vyjádřeních dotčených subjektů i veřejnosti k dokumentaci se na vhodnost variant názory velice různily a uvedené subjekty požadovaly realizovat či naopak zavrhnout různé varianty, nebylo možno při doporučení nejvhodnější varianty vyhovět všem těmto subjektům.

Na základě výše uvedených předpokladů, které stanovila zpracovatelka posudku, a dále na základě závěrů posudku a na základě výše zmíněného odborného podkladu, který je přílohou č. 1 tohoto stanoviska, vyvodil příslušný úřad následující pořadí variant:

- z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví je pořadí variant $V2 > V1 > V3 > (V0)$
- z hlediska vlivů na přírodní složky je pořadí variant $(V0) > V3 > V2 > V1$
- z hlediska vlivů na vodu (předběžných) je pořadí variant $(V0) > V1 > V2 > V3$
- z hlediska vlivů na půdu je pořadí variant $(V0) > V3 > V2 > V1$ (toto pořadí je zkresleno tím, že u záborů není zohledněno, že na tělese tzv. Staré dálnice se již desítky let nehospodaří a pozemky neplní funkci ZPF – jinak by z aktivních variant jako nejlepší vycházela právě varianta V1)
- z hlediska dopravního řešení je pořadí variant $V1 = V2 >> V3 >>> (V0)$
- z hlediska souladu s platnou ÚPD je pořadí variant $V1 >> V2 = V3$
- z hlediska vlivů na lokality Natura 2000 je pořadí variant $V3 > V2 > V1$

Z výše uvedených pořadí stanovil příslušný úřad na základě komplexního uvážení vlivů souhrnné pořadí variant: $V2 > V1 >> V3 >>> (V0)$.

Pro realizaci nové rychlostní komunikace tedy doporučujeme variantu 2 a variantu 1.

Variantu 3 nedoporučujeme k realizaci, a to především proto, že má z posuzovaných variant nejhorší dopady na veřejné zdraví (a s tím související vlivy na hluk a ovzduší v posuzovaném území), které považujeme ze všech vlivů záměru za prioritní, a dále že neřeší uspokojivě celkovou dopravní situaci, kvůli které je předmětná stavba navrhována.

Variantu 0 (nulovou s prolongací současného stavu, bez realizace nové R43) rovněž nedoporučujeme, tento stav je nadále neudržitelný, stávající nepříznivou a nevyhovující situaci je nutno do budoucna řešit.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad celkem 35 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů, veřejnosti aj.

Připomínky vzešlé z obdržených vyjádření jsou komentovány a vypořádány v části V. posudku a rovněž v příloze č. 4 posudku s tím, že připomínky vyplývající z těchto

vyjádření byla buď zpracovatelkou posudku komentována, respektive ve formě podmínek navržena do stanoviska příslušnému úřadu. Případně bylo zdůvodněno, proč některé z připomínek v rámci předkládaného posudku nejsou akceptovány.

Vypořádání vyjádření k posudku

Příslušný úřad obdržel ke zveřejněné první části posudku vyjádření od následujících subjektů a zástupců veřejnosti:

- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno, ze dne 19. 1. 2010
- Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně, ze dne 20. 1. 2010
- Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, ze dne 25. 1. 2010
- Městský úřad Blansko, odbor životního prostředí, ze dne 6. 1. 2010
- Městský úřad Boskovice, odbor tvorby a ochrany životního prostředí, ze dne 19. 1. 2010
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, ze dne 22. 1. 2010
- Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody, ze dne 10. 2. 2010
- Městská část Brno – Bosonohy, ze dne 4. 2. 2010
- Město Kuřim, ze dne 3. 2. 2010
- Obec Lažany, ze dne 19. 1. 2010
- Obec Lipůvka, ze dne 18. 1. 2010
- Obec Lubě, ze dne 4. 2. 2010
- Obec Malhostovice, ze dne 1. 2. 2010
- Obec Rozdrojovice, ze dne 1. 2. 2010
- Obec Skalička, ze dne 2. 2. 2010
- Obec Újezd u Černé Hory, ze dne 8. 2. 2010
- Obec Všechnovice, ze dne 26. 1. 2010
- Obec Žernovník, ze dne 27. 1. 2010
- Družstvo ZEPO Bořítov, ze dne 27. 1. 2010
- Myslivecké sdružení Malhostovice, nedatované vyjádření, doručeno dne 4. 2. 2010
- Občanské sdružení Děti Země-Klub za udržitelnou dopravu, ze dne 12. 2. 2010
- Občanské sdružení Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikace R43 v trase Kuřim - Troubsko, ze dne 3. 2. 2010
- Občanské sdružení Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Brně – Bosonohách, ze dne 4. 2. 2010
- Občanské sdružení Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Brně - Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích, ze dne 30. 1. 2010
- Občanské sdružení Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí Malhostovice – Nuzířov, nedatované vyjádření, doručeno dne 3. 2. 2010
- Občanské sdružení Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku, ze dne 4. 2. 2010
- Občanské sdružení Rozdrojovice proti R43, ze dne 1. 2. 2010
- pan Ladislav Grünwald, ze dne 2. 2. 2010
- občané Pejchová, Duda, Dudová, Klimeš aj., ze dne 13. 1. 2010

Príslušný úrad obdržel ke zveřejněné druhé části posudku (k naturovému hodnocení) vyjádření od následujících subjektů a zástupců veřejnosti:

- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno, ze dne 7. 7. 2010
- Jihomoravský kraj, ze dne 19. 7. 2010
- Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, ze dne 14. 7. 2010
- Ministerstvo životního prostředí, odbor mezinárodní ochrany biodiverzity, ze dne 7. 7. 2010
- Město Kuřim, ze dne 16. 7. 2010
- Městská část Brno – Bosonohy, ze dne 15. 7. 2010
- Městys Drásov, ze dne 16. 6. 2010
- Obec Lažany, ze dne 22. 6. 2010
- Obec Malhostovice, ze dne 1. 7. 2010
- Obec Malhostovice, ze dne 16. 7. 2010
- Obec Újezd u Černé Hory, ze dne 23. 6. 2010
- Obec Všechnovice, ze dne 12. 7. 2010
- Občanské sdružení Drásov, ze dne 29. 6. 2010
- Občanské sdružení Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikace R43 v trase Kuřim – Troubsko, ze dne 15. 7. 2010
- Občanské sdružení Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Bosonohách, ze dne 15. 7. 2010
- Občanské sdružení Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích, ze dne 11. 7. 2010
- Občanské sdružení Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Malhostovicích a Nuzířově, ze dne 13. 7. 2010
- Občanské sdružení Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Újezdě u Černé Hory, ze dne 23. 6. 2010
- Občanské sdružení Pro realizaci silničního obchvatu města Kuřimi, ze dne 16. 7. 2010
- Svazek obcí pro výstavbu rychlostní komunikace R43, ze dne 8. 7. 2010
- pan Rola Žitný, ze dne 16. 7. 2010

Veškerá písemná vyjádření byla zpracovatelkou posudku vypořádána v souladu s § 9 zákona. Z důvodu velkého množství připomínek obsažených v jednotlivých doručených vyjádřeních k oběma částem posudku není možné vypořádání těchto připomínek uvést v této části stanoviska. Veškeré doručené připomínky k posudku zpracovatelka posudku podrobně vypořádala ve zvláštním dokumentu, který je přílohou č. 2 tohoto stanoviska a je jeho nedílnou součástí.

Zdůrazňujeme, že jednotlivé připomínky vypořádala zpracovatelka posudku s ohledem na závěry naturového hodnocení, ve kterém nebyla varianta 1 doporučena k realizaci. Vzhledem k tomu, že se Ministerstvo životního prostředí s těmito závěry na základě dalších podkladů týkajících se vlivu záměru na lokality soustavy NATURA 2000 (viz příloha č. 1 tohoto stanoviska) neztotožnilo, je třeba jednotlivé relevantní připomínky a zejména způsob jejich vypořádání posuzovat přiměřeně s ohledem na tuto skutečnost.

Hlavní témata připomínek se týkají:

- posuzování pouze jednoho úseku R43 bez návaznosti na další úseky, resp. na dopravní síť brněnské aglomerace,
- nesouladu záměru s platnou ÚPD, neschválení koridoru pro R43, trasování R43,
- rozporu R43 a procesu posuzování vlivů na životní prostředí s dříve vydaným stanoviskem SEA ke koncepci dopravních sítí, nesouladu s usneseními vlády,
- procesních otázek posuzování EIA,
- chybně projektované varianty 3,
- požadavků na vrácení dokumentace a zahrnutí nové varianty ze studií Ing. Kalčíka,
- údajné protiprávnosti procesu posuzování vlivů na životní prostředí, dokumentace i posudku,
- nesprávného porovnání jednotlivých variant jak v dokumentaci, tak v posudku,
- zastaralosti dokumentace i posudku, nezohlednění aktuálních skutečností,
- nezohlednění závažných připomínek k oznámení a k dokumentaci,
- preference nebo zamítnutí jednotlivých variant z různých důvodů,
- překračování limitů hluku a imisních limitů, nesprávného hodnocení zdravotních rizik,
- pochybení a nedostatků v dokumentaci i v posudku,
- optimalizace varianty 1 tak, aby nemusela být vyloučena z důvodu významného vlivu na EVL, nesouhlasu s významným vlivem varianty 1,
- a mnoho dalších.

Řada obcí i zástupců veřejnosti zaslala připomínky, které evidentně pocházely z jednoho zdroje a zabývaly se především údajnou protiprávností jednání zpracovatelky posudku, zpracovatele dokumentace, oznamovatele i MŽP. Hodně připomínek bylo ovlivněno neznalostí příslušné legislativy a procesu EIA. Skutečně věcných a specifických připomínek byla jen menší část a týkala se např. ochrany území obcí před negativními vlivy výstavby a provozu R43, ochrany zdrojů pitné vody, nezhoršení využitelnosti území po výstavbě R43, možnosti dalšího rozvoje obcí apod.

Připomínky na veřejném projednání dokumentace a posudku se týkaly především nesouhlasu s vyloučením varianty 1 z důvodů významných vlivů na EVL, možnosti hledání alternativního řešení, aby varianta 1, která je dlouhodobě stabilizovaná v územních plánech některých obcí, nemusela být vyloučena, nedostatečného vypořádání připomínek k dokumentaci v posudku, hlukového a imisního zatížení některých obcí a dalšího postupu v této věci.

Zpracovatelka posudku některé doručené připomínky k posudku ve svém vypořádání (příloha č. 2 tohoto stanoviska) nekomentovala s tím, že k tomuto není oprávněna. Tyto připomínky se týkaly zejména postupu MŽP při vrácení dokumentace oznamovateli k dopracování, požadavků na dopracování posudku, zveřejnění posudku, studie Ing. Kalčíka a rovněž souladu záměru s územně plánovací dokumentací. K těmto připomínkám MŽP souhrnně uvádí, že po předložení první části posudku v lednu 2009 požádalo MŽP zpracovatelku posudku o jeho doplnění. Požadované doplnění se mělo týkat varianty záměru, kterou požadovalo občanské sdružení Děti Země. Tuto variantu oznamovatel v rámci dokumentace upravil a předložil jako variantu 3. Zpracovatelka posudku odmítla doplnit

posudek s tím, že by se mohlo jednat o přepracování nebo doplnění dokumentace zpracovatelem posudku (§ 9 odst. 5 zákona). Následně MŽP požádalo oznamovatele o doplnění varianty záměru zpracované podle požadavků občanského sdružení Děti Země, což oznamovatel odmítl. V reakci na tento krok oznamovatele, kdy MŽP již vyčerpalo všechny své zákonné možnosti, jak posoudit v rámci procesu EIA co nejkomplexněji všechny v úvahu přicházející varianty záměru, rozeslalo MŽP posudek dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření, a to s vědomím toho, že posudek není kompletní. Podobně i začlenění variant záměru z následně zpracované studie Ing. Kalčíka do dokumentace bylo problematické. Bezprostředně po rozeslání nekompletního posudku oslovilo MŽP zpracovatelku posudku, aby urychleně dodala chybějící část posudku - naturové hodnocení, které má být součástí posudku a které zpracovatelka posudku včas nezajistila. K problematice souladu záměru s územně plánovací dokumentací MŽP uvádí, že etapa realizace záměru tento soulad předpokládá.

Stanovisko:

Na základě oznámení, dokumentace, posudku, veřejného projednání podle § 9 odst. 9, vyjádření k nim uplatněných a doplňujících informací a podkladů vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, **z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí**

S O U H L A S N É S T A N O V I S K O

k záměru

„Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim - Svitávka“

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace záměru a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

Doporučená varianta:

Na základě posudku, veřejného projednání a doplňujících informací se k realizaci doporučují **varianta 2 nebo varianta 1** podrobně popsané v dokumentaci vlivů záměru „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim - Svitávka“ na životní prostředí s tím, že

Variantu 1 je možné zvolit k realizaci a realizovat pouze v případě projekční úpravy této varianty, která je podrobně specifikována v příloze č. 1 tohoto stanoviska a která je charakterizována zejména následujícími body:

- v prostoru bezprostředně souvisejícím s EVL Malhostovické kopečky bude silnice III/38529 ponechána ve stávající stopě;
- těleso rychlostní komunikace bude v tomto prostoru odsunuto cca o 50 až 60 m dále od EVL oproti návrhu v dokumentaci.

Při přípravě, výstavbě a provozu záměru budou respektovány příslušné níže uvedené podmínky, které jsou výsledkem procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Podmínky souhlasného stanoviska:

Podmínky pro ochranu lokalit soustavy NATURA 2000:

1. Vyloučit jakoukoliv staveništní dopravu směrem k lokalitám EVL.
2. Na území EVL a jejich okolí nebudovat stavební dvory, dočasné skládky zemin, ani přístupové komunikace ke stavbě.
3. Po ukončení stavebních prací je třeba narušené povrchy okamžitě osít vhodnou směsí stanovištně odpovídajících původních druhů bylin (vhodná travino-bylinná směs). Také pro případné vegetační úpravy v podobě výsadby dřevin volit původní druhy.
4. Sledovat výskyt a následně likvidovat neoindigenofyty v území dotčeném záměrem, a to v období realizace i provozu záměru.
5. Dlouhodobě a pravidelně monitorovat stav území dotčeného záměrem, a to především ve vazbě na stabilitu populací koniklece velkokvětého a stav chráněných přírodních stanovišť.
6. V případě realizace varianty 1 využít plochy vyznačené v obr. č. 4 v příloze č. 1 tohoto stanoviska k výsadbě izolačních dřevin (dřeviny specifikovat dle pozemkových poměrů v lokalitě v následných stupních projektové dokumentace záměru, doporučují se ovocné dřeviny).
7. V případě realizace varianty 1 v dalším stupni projektové dokumentace prověřit možnost propojení obou částí EVL Malhostovické kopečky zřízením zatravnovacího pásu s rozptýlenou výsadbou autochtonních dřevin, čímž dojde k celkovému posílení rostlinných společenstev.

Podmínky souhlasného stanoviska pro variantu 1:

8. Upravit technické řešení varianty 1 a optimalizovat její trasu v místech dotčení EVL Malhostovické kopečky, zejména její oddálení od EVL, a to podle řešení popsaného v příloze č. 1 tohoto stanoviska, aby byl minimalizován vliv na předmět ochrany dotčené EVL Malhostovické kopečky a nebyla narušena celistvost lokality.
9. Do technického řešení varianty 1 zapracovat účinná biotechnická opatření (např. provedením vyššího násypu hrany zářezu na straně EVL, osazením vhodnými dřevinami apod.), která budou eliminovat dopady zvýšení emisí NO_x na EVL Malhostovické kopečky, spolu se změnou umístění přeložky silnice III/38529 tak, aby nezasahovala do EVL.
10. V případě realizace varianty 1 provést podrobný průzkum netopýrů a populace výra velkého v údolí Lubě s návrhem potřebných opatření.
11. V případě výběru varianty 1 minimalizovat násypy v prostoru přírodní památky Krkatá bába použitím opěrných zdí.

Podmínky souhlasného stanoviska pro variantu 2:

12. V případě, že bude vybrána k realizaci varianta 2, provést na území obce Újezd u Černé Hory následující optimalizaci trasy a eliminaci negativních dopadů na území katastru obce:
 - a) Oddálení mostního objektu na km 25,031 délky 273 m z těsné blízkosti obytné zástavby obce tak, aby byl pohledově ukryt v přilehlém lesním porostu

- a provedení protihlukových opatření, aby nebyly v žádném případě překračovány zákonné hlukové limity.
- b) Maximální snížení negativních dopadů na krajinu a krajinný ráz, a to zejména výsadbu doprovodné zeleně z geograficky původních dřevin na svazích tělesa v rámci trvalého záboru půdy v celé trase vedoucí katastrem obce, ozelenění středového pásu a plánovaných svahů.
 - c) Výstavbu protihlukových stěn v místech přiblížení trasy obytné zástavbě obce, a to jako obloukových stěn nad jízdním pruhem silnice, ke kterým bude přihrnuta zemina a val bude ozeleněn.
 - d) Pohyb hlavní obslužné staveništní dopravy pouze po již vybudované části stavby tak, aby hlavní příjezdové trasy nevedly přes obec.
13. V případě varianty č. 2 prověřit možnost úpravy řešení mostů v k.ú. Újezd u Černé Hory tak, aby bylo minimalizováno ovlivnění rekreačního centra „Jižní portál“ v oblasti Žlebu u říčky Lubě.
14. Doporučujeme zabývat se v souvislosti s kvalitou ovzduší také klimatickým zhodnocením lokality, zejména u varianty 2, kde se nachází nejvíce oblastí označených jako plochy s možným zhoršením provětrávání a zvýšenou četností přízemních inverzních situací v důsledku realizace záměru.

Podmínky souhlasného stanoviska společné pro obě doporučené varianty:

Podmínky pro fázi přípravy záměru:

- 15. Zajistit zahrnutí a zohlednění vybrané trasy R43 (včetně MÚK) v územně plánovacích dokumentacích dotčených obcí a v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje.
- 16. V dalších stupních projektové dokumentace navrhnout technické a stavební řešení stavby (zářezy, násypy, mosty, MÚK apod.) tak, aby byly minimalizovány zásahy do krajinného rázu a aby stavba byla ohleduplně začleněna do území.
- 17. Pro maximální začlenění stavby do krajiny a zvýšení estetických hodnot území využít všechny dostupné možnosti (materiálové a barevné řešení, ozelenění svahů a násypů a výsadba krycí zeleně, zemní valy, řešení protihlukových stěn atd.). Skalní výchozy odkryté na svazích zářezů nezasypávat vrstvou humusu, ale ponechat volně. Vhodným způsobem zajistit ochranu (příp. záchranný přesun) objektů drobné architektury v trase záměru nebo v jeho blízkosti.
- 18. Zpracovat studii návrhu komplexních krajinných úprav pro začlenění trasy R43 do krajiny včetně vytipování ploch pro kompenzační opatření (podle vybrané varianty - např. kompenzace biotopů v tělese Staré dálnice, kompenzace drobných vodních ploch v tělese Staré dálnice, revitalizace drobných vodotečí a jejich břehových porostů křížících trasu silnice R43, posílení stávajících chráněných lokalit v území apod.).
- 19. V dalších stupních projektové dokumentace minimalizovat kácení zeleně i zásahy do PUPFL.
- 20. Zpracovat pasportizaci a dendrologické ohodnocení kácené zeleně a lesních porostů včetně vyhodnocení vzniklé újm.

21. Zpracovat projekt náhradních výsadeb za kácenou zeleň a projednat s příslušnými úřady. Pro náhradní výsadby a pro ozelenění tělesa silnice použít především stanovištně vhodné autochtonní druhy, omezit použití nepůvodních kultivarů.
22. V rámci dalšího stupně projektové dokumentace (DÚR) zpracovat pro vybranou variantu podrobnou hlukovou studii (HS) a návrh protihlukových opatření optimalizovat tak, aby byl zajištěn reálný předpoklad splnění minimálně hygienických limitů hluku dle platných předpisů pro chráněné venkovní prostory staveb a chráněné venkovní prostory, a to s ohledem na stávající stav i výhledový stav dle schválených územně plánovacích dokumentací. Při hodnocení výsledku je třeba uvažovat i nejistotu výpočtu.
23. V návrhu protihlukových opatření je nutné zohlednit celý chráněný venkovní prostor staveb (nejen úroveň cca 1.NP).
24. V dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) zhodnotit vliv výstavby R43 na hlukovou situaci, včetně všech přeložek a dalších rekonstrukcí místních komunikací spojených s intenzitami ze staveništní dopravy, případně navrhnout protihluková opatření k zajištění nepřekročení platných hygienických limitů hluku.
25. Pro vybranou variantu prověřit možnosti přehodnocení rozsahu a umístění dotčených ploch výhledové obytné zástavby (na kterých dosud nebyla zástavba realizována) tak, aby plánovaná zástavba nebyla umísťována na plochy, kde se ve výhledu předpokládá překračování hygienických limitů hluku.
26. Navrhnout opatření k eliminaci negativních dopadů výstavby na kvalitu ovzduší v dotčených obytných zónách.
27. V dokumentaci pro územní řízení stanovit pořadí provádění změn v území v souvislosti s realizací celé R43
28. Pro návrh protihlukových stěn využít v maximální míře vegetačních prvků, přednostně podle možnosti řešit protihluková opatření formou terénních úprav a ozeleněných zemních valů.
29. Ve spolupráci s Vězeňskou službou ČR vyhodnotit pro vybranou variantu rozsah dotčení areálu věznice v Kuřimi hlukem z provozu na MÚK Kuřim – východ, a v případě potřeby navrhnout vhodná opatření pro ochranu chráněných venkovních prostor v areálu věznice.
30. Projektovou dokumentaci pro vybranou variantu upravit tak, aby byly zachovány a nenarušeny vodní plochy Ve Slatinách a vodní plochy u Všechovic pro zachování biodiverzity krajiny.
31. V dalším stupni projektové dokumentace zajistit funkčnost dotčených existujících závlah a odvodnění.
32. Zajistit převedení průtoků všech existujících toků (i občasných) přes těleso komunikace.
33. Provést podrobný geotechnický a hydrogeologický průzkum a na základě výsledků navrhnout řešení stavby tak, aby při budování zářezů trasy nedošlo k významnému ovlivnění podzemních vod a hydrogeologických poměrů v dotčeném území.
34. Nejen při průchodu v blízkosti vodních zdrojů striktně zachovávat opatření k zabezpečení povodí před náhodnými úniky nespécifikovaných, především ropných

látek (odvodnění pomocí kanalizace, sedimentační nádrže, stabilní normé stěny před vyústěními odvodnění do recipientů).

35. Pro odvod odpadních vod z komunikace a MÚK navrhnout na základě výpočtů znečištění (chloridy) systém odvodnění a dostatečné záchytné a usazovací nádrže, aby vypouštěné vody do recipientů splňovaly stanovené ukazatele pro vypouštění vod a aby nedošlo k ovlivnění kvality vody v recipientech.
36. Při návrhu řešení vybrané varianty v dalších stupních projektové dokumentace respektovat ochranné pásmo vodního zdroje v lokalitě Hodišky (zásobuje pitnou vodou celý městys Svitávka).
37. Při návrhu řešení vybrané varianty v dalších stupních projektové dokumentace respektovat prameniště a vodní zdroj obce Žernovník včetně ochranného pásma v k.ú. Černá Hora. Respektovat i nový vrt pro zajištění zdroje pitné vody (parcela č. 446/3 v k.ú. Žernovník u Černé Hory) a jeho případné ochranné pásmo. V další etapě přípravy stavby předložit obci výsledky geotechnického průzkumu a koncepci odvodnění, včetně řešení ochrany před kontaminací tohoto úseku.
38. Provést podrobný pedologický průzkum v území dotčeném stavbou a na základě výsledků minimalizovat zábory ZPF v I. a II. třídě ochrany, taktéž minimalizovat zábory a zásahy do PUPFL. Po zjištění mocnosti orniční vrstvy stanovit množství skryté ornice.
39. Na základě výsledků pedologického průzkumu navrhnout odděleně skrývku ornice I., event. II. třídy ochrany, ostatních tříd ochrany a podorničí, aby nejkvalitnější půda byla využita pro zemědělské účely (zúrodnění zemědělských pozemků) a pro využití na stavbě byly využity půdy s nižším stupněm ochrany. Využití skrývky provést podle pokynů orgánu ochrany ZPF.
40. V dalším stupni projektové dokumentace navrhnout a specifikovat potřebná protierozní opatření (zejména na svazích náspů a zářezů).
41. V dalším stupni projektové dokumentace navrhnout technické a stavební řešení rychlostní silnice, přeložek silnic i doprovodných staveb šetrně tak, aby bylo minimalizováno negativní ovlivnění obhospodařování zemědělských pozemků v okolí silnice R43.
42. Respektovat stávající síť účelových komunikací a v případě jejího dotčení zajistit dostatečný přístup a umožnění hospodaření na lesních a zemědělských pozemcích.
43. V dalším stupni projektové dokumentace pro vybranou variantu zohlednit plánovanou trasu jezdecké stezky v rámci konceptu páteřních jezdeckých tras a stezek v Jihomoravském kraji.
44. V dalších stupních projektové dokumentace upřesnit jednotlivé druhy produkovaných odpadů a uvést odhad jejich množství a předpokládaný způsob využití nebo odstranění.
45. Zpracovat návrh plánu organizace výstavby a účinnými opatřeními minimalizovat veškeré negativní vlivy v etapě výstavby.
46. Zpracovat havarijný plán pro etapu výstavby k zajištění ochrany půdy a vod před kontaminací.

47. Pro vybranou variantu zpracovat v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) rozptylovou studii (RS), která zohlední celkovou imisní situaci, tj. kromě příspěvku záměru také pozadíové hodnoty ovzduší. Pro konstrukci pozadí využít místo stanice imisního měření ve Svitavách – Lánech například hodnot Krajské rozptylové studie vytvořené Českým hydrometeorologickým ústavem ve spolupráci s Krajským úřadem Jihomoravského kraje, která řeší specifickou problematiku emisí podél dopravních cest. Příspěvek záměru po přičtení k předpokládanému pozadí porovnat k limitům v předpokládaném roce uvedení záměru do provozu. V případě výskytu jiných významných zdrojů znečišťujících ovzduší v lokalitě záměru zahrnout tyto zdroje také do RS. Do RS zahrnout mapové přílohy pro oxid uhelnatý, benzen a benzo(a)pyren.
48. V případě zjištění významných rozdílů ve výsledcích nové a již zpracované rozptylové i hlukové studie zpracovat nové hodnocení zdravotních rizik. Dále doporučujeme zabývat se v souvislosti s kvalitou ovzduší také klimatickým zhodnocením lokality.
49. Doporučujeme pro vybranou variantu trasy v rámci projektové dokumentace pro stavební řízení, až budou určeny dopravní trasy při výstavbě rychlostní silnice R43 a organizace výstavby, zpracovat rámcovou rozptylovou studii alespoň pro případy, kdy dopravní trasy budou procházet zastavěným územím obcí a kdy intenzita staveništní dopravy na těchto trasách bude představovat podstatné nebo významné zvýšení dosavadní dopravní intenzity, aby bylo prokázáno, že obyvatelé těchto obcí nebudou vystaveni nadměrnému znečištění ovzduší, jež by mohlo ovlivnit jejich zdravotní stav.
50. Navrhnout opatření k eliminaci negativních dopadů výstavby na kvalitu ovzduší v dotčených obytných zónách.
51. Pro vybranou trasu provést v dalším stupni projektové dokumentace podrobnější doplňující biologický průzkum a biologické hodnocení a na jeho základě stanovit konkrétní podmínky pro minimalizaci vlivů na nalezené zvláště chráněné nebo cenné druhy.
52. Zpracovat studii pro transfer srstnatce pleťového z tělesa Staré dálnice na vhodné náhradní lokality.
53. V další fázi projektové přípravy stavby minimalizovat rozsah technických úprav koryt křížených vodních toků a zachovat jejich přirozený ráz.
54. Pro zvýšení biodiverzity navrhnout osetí svahů nového silničního tělesa druhově bohatšími travními směsmi.
55. Pro vybranou trasu zpracovat v dalším stupni projektové dokumentace podrobnou migrační studii a na jejím základě optimalizovat technické a stavební řešení silnice R43 a opatření pro zajištění dostatečných migračních koridorů. Pro ochranu zvěře realizovat oplocení silnice se zaústěním na mostní přechody a migrační koridory.
56. Zajistit migrační prostupnost tělesa komunikace pro nejširší spektrum organismů a v maximální míře zamezit střetům s vozidly. Zajistit dostatečně hustou síť funkčních ekoduktů.
57. Zajistit realizaci adekvátních kompenzačních opatření – kompenzaci zaniklých biotopů, doprovodná opatření při realizaci ekoduktů, naváděcích tras a letových koridorů, využití možného potenciálu vzniku „kvalitních biotopů“ na stavbou

zasažených místech a v jejich okolí (zářezy, násypy....), kompenzaci za zábory volné krajiny, vytvořit nová refugia pro řadu organismů, výsadbu geograficky původních stromů a keřů, zakládání lučních porostů, realizaci drobných vodních ploch, či ponechání vhodných částí samovolné sukcesi.

58. Zajistit tahové cesty obojživelníků vhodným způsobem přemostění potoků a řek, případně vybudování speciálních podchodů pro obojživelníky. Za zánik rozmnožovací lokality (Skalice – jezírko Žlábky) obojživelníků bude třeba vybudovat vhodnou náhradní lokalitu, která umožní místním populacím jejich další reprodukci, vytvoření nových rozmnožovacích lokalit.
59. Na zmírnění negativních vlivů na chráněné plazy (ještěrky obecné a slepýše křehkého) by měla být realizována kompenzační opatření, jež podpoří jejich místní populace. Může se jednat především o budování vhodných stanovištních mikrolokalit (např.: kamenné zídky či hromady), umělých zimovišť či celých náhradních biotopů.
60. Případné odtěžování dnového sedimentu za účelem dosažení žádoucí průtočné kapacity mostního profilu by mělo být realizováno na základě těchto podmínek:
 - a) Pohyb mechanizace v korytě musí být omezen na nejnutnější míru. Práce v korytě by měly být provedeny v co možná nejkratším čase.
 - b) Práce v korytě realizovat mimo hlavního období rozmnožování ryb (březen - květen), pokud se ryby v daném úseku vyskytují. Práce by neměly probíhat také v době vysokých teplot a extrémně nízkých průtoků (letní měsíce), kdy může nastat hynutí ryb v důsledku dušení.
 - c) V každém případě je třeba zabránit únikům provozních kapalin (pohonné hmoty, mazací oleje aj.) do vodního prostředí. Pro případ havárie by měla být v navazujícím úseku nainstalována normá stěna.
 - d) Pro všechny stavební zásahy platí zásada, že je třeba zcela vyloučit únik cementového mléka do toku (dodržení technologické kázně), jež ve všech případech představuje havarijní situaci s fatálními následky pro říční faunu.
61. Preferovat výstavbu dostatečně kapacitních mostů, a to i za cenu zvýšených nákladů, před zásahy do koryt vodních toků.
62. Součástí stavebních zásahů do koryt by měly být také opatření na zlepšení životních podmínek pro vodní organismy, zejména pak ryby. Jedním z vhodných typů opatření je zvyšování členitosti necitlivě upravených koryt instalací jednotlivých kamenů velké velikosti, zasazených do dna. Kameny tak budou v korytě vytvářet proudové stíny a obecně rozčleňovat proudnici.
63. Pro omezení negativního vlivu na netopýry v současnosti využívající zájmové území, zajistit následující opatření:
 - a) Porosty, nacházející se přímo na dálničním tělese, které bude nutno vykácet, by měly být odstraněny začátkem podzimního období. Pokud by došlo k smýcení v zimním období, hrozí přímá likvidace zimujících jedinců a úhyny v důsledku podchlazení.
 - b) V místech, kde je silniční těleso téměř v rovině nebo pouze mírně nad současným terénem biokoridoru, hrozí kolize netopýrů s vozidly. V těchto místech by měla být osázena čela koridorů za krajnicí tělesa hustým, alespoň

2 m vysokým keřovým porostem nebo instalovány umělé pásy ptačích zábran, aby k přirozenému snižování výšky nedocházelo a netopýři přelétli těleso bez újmy.

- c) Biokoridory by měly být zachovány především v místech, kde těleso odděluje dva velmi blízké lesní celky (pás otevřené plochy nepřekračuje 50 m), kde odděluje vodní plochu od lesního porostu nebo intravilánu, popřípadě kvalitní porost od intravilánu.
- 64. Pro zajištění funkčnosti ÚSES navrhnout úpravu ÚSES vyplývající ze zásahů do jeho jednotlivých prvků.
- 65. U přeložek komunikací navrhnout a provést obnovu doprovodných porostů s preferencí stanovištně vhodných dřevin.
- 66. Navrhnout a 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.
- 67. Pro kompenzační výsadby mimolesní i lesní zeleně je nezbytné použít geograficky původní dřeviny, přičemž je důležité zohlednit stanovištní podmínky (expozice svahu, fyzikální a chemické vlastnosti půdního substrátu).
- 68. V okolí přírodní památky Čtvrťky za Bořím realizovat soustavu hydrogeologických vrtů s cílem prověření zdroje a směru proudění podzemní vody, která je klíčová pro existenci lokality.
- 69. Projekčně prověřit rozsah navržených mimoúrovňových křižovek, v případě možnosti tyto MÚK minimalizovat.
- 70. Před zahájením stavebních prací odstranit nelegální skládky odpadů, jež se vyskytují na tělese Staré dálnice a jejichž původ není znám. Je třeba provést identifikaci odpadů zde uložených a navrhnout způsob jejich odstranění.
- 71. Při přípravě plánu organizace výstavby minimalizovat (rozsahem i časově) dočasný zábor PUPFL při průchodu trasy lesními celky.
- 72. Zpracovat etapy stavby a plán organizace výstavby tak, aby byly během výstavby v maximální míře minimalizovány veškeré negativní vlivy na okolí, na životní prostředí i obyvatelstvo.
- 73. Etapizaci i provádění stavby navrhnout tak, aby byla co nejvíce zkrácena celá doba výstavby, a tím omezeno časové působení nepříznivých vlivů.
- 74. Staveništní dopravu navrhnout tak, aby probíhala po linii budoucího tělesa komunikace a nezasahovala mimo těleso.
- 75. Vytvořit dostatečný časový prostor pro předstihové provedení záchranných archeologických výzkumů (dále jen „ZAV“), mimo jiné také v rámci správního řízení, tzn. vykoupení nebo pronájem vytipovaných ploch a jejich předstihové vynětí ze zemědělského půdního fondu.
- 76. Zavčas uzavřít smlouvy a dohody podle platných právních norem mezi investorem a oprávněnou organizací na provedení ZAV.
- 77. V dostatečném předstihu provést liniovou sondáž celé trasy za pomoci techniky a na jejím základě zmapovat co nejpresněji všechna naleziště, případně hustotu jejich

osídlení (což je považováno za nejobektivnější, nejefektivnější a nejlevnější metodu). Na některých takto již vytipovaných nalezištích může být sondáž doplněna o kvalitní archeogeofyzikální prospekci za účelem upřesnění struktury osídlení.

78. Umožnit na pozitivně zjištěných lokalitách záchranu stavbou ohrožených archeologických památek především formou předstihových výzkumů v klimaticky příznivém období.
79. V dalším stupni projektové dokumentace prověřit, aby tangenta u Kuřimi mýjela Špihlík mezi Špihlíkem a Zlobicí, výškově řešit tangentu v zářezu, příp. valy tak, aby nebyl narušen krajinný ráz volné přírody. Dále vedení tangenty řešit tak, aby byla vedena co nejšetrnějším způsobem tak, aby případná stavba měla co možná nejmenší negativní dopad na kvalitu pozemků v blízkosti silnice II-385 a MÚK TOS a neměla negativní vliv na příjezd k pozemkům a stavbám v tomto území.
80. V dalším stupni projektové dokumentace prověřit zachování příjezdů do Kuřimi - od Čebína z R43, u Golfového hřiště, u Prefy, u Podlesí.
81. V dalším stupni projektové dokumentace prověřit v úseku propojení R43 a I/43 zachování propojení Kuřimi s přírodní památkou Zlobice pro pěší, cyklistickou a motor. dopravu (min. 3 přemostění).
82. V dalším stupni projektové dokumentace zohlednit a zachovat novou cyklostezku Malhostovice – Kuřim.

Podmínky pro fázi realizace záměru:

83. Dodržovat technologickou kázeň při provádění stavby a pravidelně kontrolovat její dodržování.
84. Při průchodu stavby v blízkosti vodních zdrojů striktně zachovávat veškerá opatření k zabezpečení povodí před náhodnými úniky závadných a nebezpečných látek, stavbu provádět a zabezpečit tak, aby nedošlo k riziku ohrožení kvality vodních zdrojů.
85. Kompenzovat břehové a doprovodné porosty vodních toků a vodních ploch poškozených či zničených výstavbou rychlostní silnice jejich revitalizací, včetně výsadby domácích dřevin odpovídajících stanovištním podmínkám.
86. Veškeré odpadní vody před vypouštěním do recipientů předčistit v záchytných a usazovacích nádržích.
87. Zabezpečit staveniště, zařízení staveniště i skládky a deponie zemin a jiných sypkých materiálů tak, aby nedocházelo ke splavování do vodních toků a k jejich zanášení.
88. Zajistit pravidelnou kontrolu technického stavu vozidel a mechanismů, aby bylo minimalizováno riziko úniku ropných látek a riziko kontaminace povrchových a podzemních vod.
89. Vozidla a mechanismy odstavovat pouze na zpevněné a zabezpečené ploše.
90. V případě úniku znečišťujících látek okamžitě zabránit jejich dalšímu šíření, zahájit sanaci úkapu sorbentem a zajistit nezbytný následný úklid kontaminovaného místa.
91. V průběhu výstavby musí být dodržovány limitní hodnoty hluku ze stavební činnosti a případně realizována protihluková opatření na chráněných objektech.

92. Neprovádět stavební činnost v době od 21.00 hod do 7.00 hod, neboť v této době platí nižší limitní hodnoty hluku.
93. Nejvíce hlučné práce doporučujeme provádět v době od 8.00 do 12.00 hod a od 13.00 do 17.00 hod, a to pouze v pracovní dny.
94. V průběhu stavebních prací důsledně vypínat nepoužívané technologie a užívat jen technologie splňující požadavky nařízení vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku, ve znění pozdějších předpisů.
95. Před uvedením stavby do trvalého užívání budou předloženy výsledky měření hluku k ověření předpokládaných hladin hluku. Na základě výsledků budou případně navržena dodatečná protihluková opatření, aby byly dodrženy platné hygienické limity hluku.
96. Před započítím výkopových a stavebních prací provést analýzu skrývkových a výkopových zemin na případnou kontaminaci. Na základě výsledků rozhodnout o následném využití těchto zemin.
97. Před započítím stavby je nutné zajistit oddělené deponování ornice při skrývkových pracích a její využití dle požadavků příslušného orgánu ochrany ZPF; skrývku ornice je třeba zabezpečit jak proti degradaci, tak i proti jejímu zaplevelení, příp. invazi neofytů.
98. Skrývku půdy provádět v období vegetačního klidu.
99. Skrývku ornice I. a II. tř. ochrany nepoužívat na stavbě na rekultivaci ploch stavenišť a svahů, ale po dohodě s orgánem ochrany ZPF přednostně využít pro zemědělské využití ke kultivaci méně bonitních půd podle pokynů příslušného orgánu ochrany ZPF.
100. Veškeré práce na stavbě musí být prováděny způsobem, který minimalizuje nebezpečí úniku znečišťujících látek, a tím i riziko kontaminace půdy (zajistit pravidelnou kontrolu automobilů a mechanismů pracujících na stavbách, jejich případnou údržbu/opravy provádět mimo plochu staveniště, na plochách zařízení staveniště neskladovat pohonné hmoty, na staveništi zajistit dostatek prostředků pro rychlou a účinnou likvidaci případného havarijního úniku závadných látek aj.).
101. Oznámit v předstihu zahájení skrývky a zemních prací příslušnému archeologickému pracovišti, v případě náhodných archeologických nálezů při těžbě postupovat podle ustanovení zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (umožnit záchranný archeologický výzkum atd.).
102. Provádět veškeré zemní práce na základě domluvy mezi archeologem, investorem a dodavatelem stavby.
103. Provádět skrývky orničních a podorničních vrstev po celé trase pod odborným dohledem a podle dispozic zástupce oprávněné archeologické organizace.
104. Umožnit vstup a prohlídky terénu pracovníkům organizace provádějící výzkum po celou dobu trvání stavby.
105. Veškeré podstatné změny a doplňky projektu dotýkající se archeologických zájmů neprodleně konzultovat s oprávněnou organizací.

106. Oznamovat termíny zahájení zemních prací na jednotlivých úsecích stavby nebo objektech s dostatečným předstihem alespoň 14 dnů za účelem koordinace harmonogramu stavby s postupem archeologických prací.
107. Při výstavbě účinně chránit stávající dřeviny bedněním aj., nenarušovat vegetační kryt.
108. Náhradní výsadby za pokácenou zeleň realizovat po dohodě s dotčenými obcemi především na návrhových plochách dle platných ÚP obcí.
109. Zajistit smluvně likvidaci odpadů při výstavbě oprávněnými firmami.
110. Při provádění stavby vést podrobnou evidenci odpadů, jejich produkci a nakládání s nimi. Přednostně omezovat vznik odpadů, vzniklé odpady v maximální míře znovu využívat nebo předat k recyklaci.
111. Vegetační úpravy okolí propustků, které jsou součástí biokoridorů, je nutno upravit v souladu s Metodikou křížení komunikací vodních toků, kterou vydala Agentura ochrany přírody a krajiny.
112. Kromě dotčených EVL maximálně eliminovat staveništní dopravu i v blízkosti přírodní památky Čtvrtky za Bořím.
113. V okolí dotčených EVL i přírodní památky Čtvrtky za Bořím a rovněž na PUPFL nebudovat stavební dvory, dočasné skládky zemin ani přístupové komunikace ke stavbě. Zvážit dočasné oplocení výše uvedených lokalit (ze strany ke stavbě) z důvodu zamezení přístupu osob ze stavby do těchto cenných území.
114. V průběhu stavby zajistit veškerá opatření pro minimalizaci emisí znečišťujících látek (zejména prašných emisí) do ovzduší - např. zkrápěním a zakrýváním prašných materiálů a deponií zemin, udržováním staveništních i ostatních komunikací v čistotě (pravidelný úklid), zakrýváním prašných materiálů při dopravě nákladními auty, pravidelné čištění dopravních prostředků a stavebních mechanismů používaných na stavbě, pravidelná kontrola technického stavu dopravních prostředků a stavebních mechanismů používaných na stavbě z hlediska produkce emisí, omezení zemních prací a prašných činností za sucha nebo silně větrného počasí atd.
115. Po ukončení stavby (jednotlivých etap nebo dílčích úseků) neprodleně odstranit veškerá již nepotřebná zařízení staveniště a stavebních dvorů, uvolněné plochy rekultivovat a uvést do původního stavu.
116. V období výstavby zajistit dostatečnými preventivními opatřeními (např. kontrola technického stavu mechanismů, manipulace se závadnými látkami pouze na zabezpečené ploše, dodržování technologie stavby a provozního řádu atd.), aby nedošlo ke kontaminaci půdy závadnými nebo nebezpečnými látkami.
117. Před zahájením stavebních prací v předstihu informovat Moravský rybářský svaz o zahájení stavebních prací, za účelem odlovení ryb v povodí toků Svitava a Semíč.

Podmínky pro fázi provozu záměru:

118. Zajistit realizaci a dodržování všech navržených opatření k minimalizaci negativních vlivů při provozu a údržbě silnic.
119. Zpracovat havarijní plán pro komunikaci k zajištění ochrany půdy a vod před kontaminací.

120. Před uvedením stavby do trvalého užívání předložit výsledky měření hluku k ověření předpokládaných hladin hluku. Na základě výsledků budou případně navržena dodatečná protihluková opatření, aby byly dodrženy platné hygienické limity hluku.

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů.


Ing. Jaroslava HONOVÁ, v.r.
ředitelka odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
(otisk kulatého razítka se státním znakem č. 11)

Přílohy:

1. Vyloučení významného negativního vlivu varianty 1 na EVL
2. Podrobné vypořádání doručených vyjádření k posudku zpracované zpracovatelkou posudku

Obdrží:

oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku

PŘÍLOHA 2

Prodloužení platnosti stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí
ze dne 4. 2. 2025 (č.j. MZP/2019/570/923)

Praha dne 4. února 2025
Čj.: MZP/2024/710/4920
Vyřizuje: Ing. Páclová
Tel.: 267 122 884
E-mail: lucie.paclova@mzp.gov.cz

PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI STANOVISKA
K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
(vydaného pod čj. 106072/ENV/10 dne 21. 12. 2010 (dále jen „stanovisko EIA“))

podle § 9a odst. 4 a 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) a podle části páté čl. VIII bodu 1 zákona č. 465/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „zákon č. 465/2023 Sb.“)

Identifikační údaje¹:

Název záměru:

Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je novostavba čtyřpruhové silnice se středovým dělicím pásem. Šířkové uspořádání bude v kategorii R 25,5/100.

Záměr byl v rámci dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace EIA“) oznamovatelem předložen v následujících variantách:

Varianta 1

Varianta 1 vede převážně v trase tzv. Staré dálnice, která byla rozestavěna ve 40. letech 20. století. Posuzovaný úsek začíná v prostoru mimoúrovňové křižovatky (dále jen „MÚK“) Kuřim, kde trasa navazuje na předchozí plánovaný úsek rychlostní silnice R43. Posuzovaný úsek končí v prostoru MÚK Svitávka umístěné na hranicích k.ú. Svitávka a k.ú. Skalice nad Svitavou v místě křížení silnice II/150. Délka úseku ve variantě 1 je 22,950 km.

¹ Identifikační údaje v rozsahu částí „Název záměru“ a „Kapacita (rozsah) záměru“ jsou doslovně převzaty ze stanoviska EIA a nemohou reflektovat aktuální znalosti o záměru, jeho kategorizaci ani o jeho názvu, neboť předmětem tohoto dokumentu není aktualizace stanoviska EIA, nýbrž pouze prodloužení jeho platnosti.

Varianta 2

Posuzovaný úsek ve variantě 2 začíná rovněž v prostoru MÚK Kuřim, avšak na rozdíl od varianty 1 je v prvních 10 km veden východněji, tj. vede východně od obcí Malhostovice a Skalička. Od k.ú. Lysice severně se již od varianty 1 liší jen minimálně. Úsek je opět ukončen v prostoru MÚK Svitávka. Délka úseku ve variantě 2 je 22,750 km.

Varianta 3

Posuzovaný úsek ve variantě 3 začíná v prostoru MÚK Kuřim – východ, kde navazuje na stávající silnici I/43. Odtud vede severním až severovýchodním směrem až na k.ú. Žernovník u Černé Hory, odkud je trasování shodné s variantou 2. Délka úseku ve variantě 3 je 22,190 km.

Varianta 0

V dokumentaci EIA byla uvedena rovněž nulová varianta, tedy varianta ponechání současného stavu (bez realizace R43) – referenční varianta.

Součástí posuzovaného záměru (vyjma varianty 0) jsou dále:

- mimoúrovňové křižovatky MÚK Kuřim, MÚK TOS, MÚK Kuřim – východ, MÚK Černá Hora, MÚK Skalice nad Svitavou, MÚK Svitávka
- odpočívka Lysice
- přeložky silnic II/385 (5,9 km), I/19 (1,6 km), propojení silnic II/376 a III/37610 (1,6 km) a další vyvolané přeložky silnic nižších tříd, polních cest a inženýrských sítí.

Stanovisko EIA doporučilo k realizaci variantu 2 nebo variantu 1 s tím, že variantu 1 je možné zvolit k realizaci a realizovat pouze v případě projekční úpravy této varianty, která je podrobně specifikována v příloze č. 1 vydaného stanoviska EIA a která je charakterizována zejména následujícími body:

- v prostoru bezprostředně souvisejícím s EVL Malhostovické kopečky bude silnice III/38529 ponechána ve stávající stopě;
- těleso rychlostní komunikace bude v tomto prostoru odsunuto cca o 50 až 60 m dále od EVL oproti návrhu v dokumentaci EIA.

Umístění záměru:Varianta 1:

kraj: Jihomoravský

obce: Bořitov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drásov, Drnovice, Hluboké Dvory, Kuřim, Lubě, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Sebranice, Skalice nad Svitavou, Skalička, Svinošice, Svitávka, Voděradky, Všechnovice, Žernovník

k. ú.: Bořitov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drásov, Drnovice, Hluboké Dvory, Kuřim, Lubě, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Sebranice u Boskovic, Skalice nad Svitavou, Skalička u Tišnova, Svinošice, Svitávka, Voděradky u Kunštátu, Všechnovice u Tišnova, Žernovník u Černé Hory

Varianta 2:

kraj: Jihomoravský

obce: Bořitov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drnovice, Kuřim, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Sebranice, Skalice nad Svitavou, Svinošice, Svitávka, Újezd u Černé Hory, Voděradý, Žernovník

k. ú.: Bořitov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drnovice, Kuřim, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Nuzířov, Sebranice u Boskovic, Skalice nad Svitavou, Svinošice, Svitávka, Újezd u Černé Hory, Voděradý u Kunštátu, Žernovník u Černé Hory

Varianta 3:

kraj: Jihomoravský

obce: Bořitov, Býkovice, Černá Hora, Drnovice, Kuřim, Lažany, Lipůvka, Lysice, Malá Lhota, Sebranice, Skalice nad Svitavou, Svinošice, Svitávka, Újezd u Černé Hory, Voděradý, Žernovník

k. ú.: Bořitov, Býkovice, Černá Hora, Drnovice, Kuřim, Lažany, Lipůvka, Lysice, Malá Lhota, Sebranice u Boskovic, Skalice nad Svitavou, Svinošice, Svitávka, Újezd u Černé Hory, Voděradý u Kunštátu, Žernovník u Černé Hory

Obchodní firma oznamovatele:

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4

IČ: 659 93 390

Záměr „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ naplnil dikci bodu 9.3 (Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a rychlostních silnic) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu (ve znění účinném ke dni vydání stanoviska EIA). Stanovisko EIA bylo pod č. j. 106072/ENV/10 vydáno dne 21. 12. 2010 s platností na 5 let, tj. do 21. 12. 2015, s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 10 odst. 3 zákona, ve znění účinném v době vydání stanoviska EIA. Platnost stanoviska EIA byla na základě žádosti předložené dne 21. 12. 2015 prodloužena o 5 let, tedy do 21. 12. 2020 (prodloužení platnosti stanoviska čj. 22153/ENV/17 ze dne 28. 4. 2017). Žádost společnosti Ekopontis (jako zástupce oznamovatele na základě doložené plné moci) o opakované prodloužení platnosti stanoviska EIA dle § 9a odst. 4 zákona byla na Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „Ministerstvo životního prostředí“ nebo „MŽP“) doručena dne 7. 12. 2020 (tedy ještě v době platnosti stanoviska EIA). Součástí žádosti byl podklad s názvem „Dálnice D43 v úseku Kuřim – Svitávka; Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA“ (Ekopontis, s.r.o., Ing. Pavel Obrdlík, říjen 2020). Tento podklad byl dne 18. 12. 2020 doplněn o vyjádření Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí čj. JMK 168036/2020 ze dne 8. 12. 2020 a dne 21. 2. 2023 o „Botanický průzkum D43 Kuřim – Černá Hora“ (Mgr. Michal Juříček, říjen 2020) a další aktuální informace k přípravě záměru.

S ohledem na skutečnost, že varianta 2 v samostatném úseku od km 18,20 do km 30,00 nemá oporu v aktuálně platné územně plánovací dokumentaci a oznamovatel s její realizací proto již dále nepočítá, byla žádost o prodloužení platnosti stanoviska EIA dodatečně zúžena pouze pro variantu 1 (v celé délce) a pro variantu 2 pouze v úseku od km 30,0 (do konce úseku ve staničení km 40,950). Zúžení žádosti je formulováno v dopise společnosti Ekopontis doručeném na MŽP dne 13. 6. 2023 a dále v doplňujícím emailu ze dne 3. 12. 2024.

Na základě předložené žádosti **dospělo Ministerstvo životního prostředí**, jako příslušný úřad podle § 21 zákona **k závěru, že u záměru**

„Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“

v rozsahu varianty 1 (v celé délce) a v rozsahu varianty 2 (pouze v úseku od km 30,0) nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by varianta 1 a varianta 2 (v úseku od km 30,0) záměru mohly mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí, a platnost stanoviska EIA vydaného pod čj. 106072/ENV/10 dne 21. prosince 2010 se v souladu s § 9a odst. 4 a 5 zákona a v souladu s částí pátou čl. VIII bodem 1 zákona č. 465/2023 Sb. částečně prodlužuje o 5 let, tedy do 21. prosince 2025, a to pouze v rozsahu varianty 1 záměru (v celé délce) a v rozsahu varianty 2 záměru (pouze v úseku od km 30,00 do konce úseku ve staničení km 40,950).

Odůvodnění:

Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA je dokument s názvem „Dálnice D43 v úseku Kuřim – Svitávka; Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA“ (Ekopontis, s.r.o., říjen 2020) zpracovaný autorizovanou osobou dle § 19 zákona Ing. Pavlem Obrdlíkem a kolektivem autorů (dále jen „podklad“). Dne 18. 12. 2020 a dne 21. 2. 2023 obdrželo MŽP doplňující podklady k podané žádosti, a to vyjádření Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí čj. JMK 168036/2020 ze dne 8. 12. 2020 a „Botanický průzkum D43 Kuřim - Černá hora“ (Mgr. Michal Juříček, říjen 2020). Text podkladu obsahuje popis aktuálního stavu jednotlivých složek životního prostředí v dotčeném území včetně změn oproti stavu v době vydání stanoviska EIA a jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Text vychází z původního znění dokumentace EIA z roku 2007 (zejména z kapitoly C), které aktualizuje dle současného stavu. V rámci každé kapitoly je obsaženo stručné shrnutí zjištěných změn, u kterých je vyhodnocena jejich významnost, dále dostatečnost stávajících podmínek stanoviska EIA vzhledem ke zjištěným změnám včetně vyhodnocení případné potřeby nového hodnocení záměru dle zákona. Podklad rovněž obsahuje popis změn poznatků a metod posuzování oproti provedenému procesu posuzování vlivů předmětného záměru na životní

prostředí. Zároveň byly v rámci podkladu zpracovány nové kapitoly dané novelizací zákona v roce 2017 (biodiverzita a zhodnocení změny klimatu). V podkladu jsou vyhodnoceny změny v území týkající se varianty 1 a varianty 2, tedy variant, které byly schváleny stanoviskem EIA (resp. závazným stanoviskem k ověření souladu čj. MZP/2018/710/3226 ze dne 20. 5. 2019).

E-mailem ze dne 6. 1. 2023 požádalo MŽP zástupce oznamovatele o doplnění botanického průzkumu, ze kterého bylo vycházeno při zpracování podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA. Požadovaný botanický průzkum (Mgr. Michal Juříček, říjen 2020) byl doplněn elektronicky dne 21. 2. 2023. Zástupce oznamovatele ve své e-mailové odpovědi ze dne 21. 2. 2023 zároveň MŽP informoval, že dle aktuálně platných Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje je pro silnici I/73 (aktuální označení komunikace R43 vyvolané novelou silničního zákona z roku 2015 a změnou technické normy ČSN 73 6101) sledován pouze jeden koridor, který odpovídá variantě 1 záměru. S ohledem na tuto skutečnost byla následně žádost o prodloužení platnosti stanoviska zástupcem oznamovatele záměru oficiálně zúžena pouze pro variantu 1 (v celé délce) a dále pro variantu 2 (pouze v úseku od km 30,0 do konce úseku ve staničení km 40,950). Zúžení žádosti je formulováno v dopise společnosti Ekopontis doručeném na MŽP dne 13. 6. 2023 a dále v doplňujícím emailu ze dne 3. 12. 2024.

Z této reakce je zřejmé, že se v souladu s § 9a odst. 5 věty poslední zákona uplatní postup obdobně podle § 9a odst. 5 věty druhé až čtvrté zákona. Z reakce zástupce oznamovatele a z výše poskytnutých informací (varianta 2 v úseku od km 18,2 do km 30,0, která byla stanoviskem EIA schválena k realizaci, není součástí platné územně plánovací dokumentace a ani není dále sledována a projektově připravována) je současně zřejmé i to, že by oznamovatel nepředložil ani oznámení záměru pro tento úsek varianty 2 (od km 18,2 do km 30,0) ve smyslu § 9a odst. 5 věty druhé zákona, a proto MŽP považuje podmínky pro postup podle § 9a odst. 5 věty čtvrté zákona bez dalšího za naplněné. Tato vůle oznamovatele je vyjádřena zřetelně, jednoznačně, pevně, úplně a trvale, takže není důvod pro jakékoliv pochyby o oznamovatelově zájmu o variantu 2 v úseku km 18,2 až 30,0, a tedy ani o oznamovatelově zájmu o předložení oznámení záměru ve smyslu § 9a odst. 5 zákona. S ohledem na obsah vyjádření zástupce oznamovatele ze dne 13. 6. 2023 a doplňujících informací zaslaných emailem dne 21. 2. 2023 a dne 3. 12. 2024 je zřejmé, že je tato jeho vůle trvalá, a v celém rozsahu tedy platí i po 1. 1. 2024 (kdy nabylo účinnosti aktuální znění § 9a odst. 5 zákona). Platnost stanoviska EIA proto MŽP prodloužilo obdobně podle § 9a odst. 5 věty čtvrté zákona jen částečně, a to v rozsahu varianty 1 (v celé délce) a v rozsahu varianty 2 (pouze v úseku od km 30,0 do konce úseku ve staničení km 40,950). V důsledku toho platnost stanoviska EIA v rozsahu varianty trasy 2 v úseku od km 18,2 do km 30,0 uplynula v souladu s § 9a odst. 4 věty třetí zákona dne 4. 2. 2025. Pro úplnost MŽP doplňuje, že znění § 9a odst. 5 zákona, které je účinné od 1. 1. 2024, se v souladu s částí pátou čl. VII bodem 1 písm. b) zákona č. 149/2023 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o jednotném environmentálním stanovisku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 149/2023 Sb.“), plně aplikuje i na žádosti o prodloužení platnosti stanovisek EIA předložené před tímto datem, které do tohoto data nebyly vyřízeny (blíže viz níže).

MŽP se při posouzení žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA zabývá změnami podmínek v dotčeném území a změnami poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Konkrétní změny záměru budou ověřeny v rámci navazujících řízení vedených k záměru (tzv. institut „coherence stamp“) postupem podle § 9a odst. 6 a 7 zákona.

Popis změn v dotčeném území:

Níže jsou uvedeny identifikované změny v dotčeném území oproti záměru, který byl předmětem procesu posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „proces EIA“), a to dle podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska a dalších doplněných informací.

Obyvatelstvo

Od doby zpracování dokumentace EIA došlo na řadě míst k rozšíření stávající obytné zástavby, kdy nová zástavba zaplnila zejména funkční plochy určené pro bydlení (převážně po okrajích zastavěného území dotčených obcí). Jedná se zejména o následující lokality, s tím, že největší rozsah výstavby je patrný v Drásově, Vsechovicích a Černé Hoře: obec Drásov (nová rozsáhlá obytná zástavba rodinných domů ve vzdálenosti cca 380 m západně od trasy varianty 1), obec Malhostovice (nové rodinné domy při západním okraji obce), obec Vsechovice (rozšíření stávající zástavby a zaplnění proluk v severovýchodní a jižní části obce), obec Skalička (rozšíření plochy výstavby rodinných domů v severozápadní části obce), obec Malá Lhota (nové rodinné domy v severní části obce), obec Žernovník (nové rodinné domy v jižní a východní části obce - rozšíření okraje zástavby), obec Černá hora, část Selkov (nová rozsáhlá plocha pro bydlení v severozápadní části obce - severní a jižní část rozdělená ulicí U Selkova), obec Svitávka (výstavba rodinného domu na okraji zástavby v jižní části obce). Všechny tyto lokality, resp. objekty, nebudou záměrem přímo dotčeny. V rámci ochrany před hlukem byly v dokumentaci EIA na řadě výše uvedených míst navrženy protihlukové stěny. Protihluková opatření navržená v dokumentaci EIA byla navržena tak, aby chránila nejen tehdy stojící zástavbu, ale i budoucí zástavbu na plochách výhledové zástavby dle územně plánovacích dokumentací jednotlivých obcí. Vzhledem k tomu, že veškerá výše zmiňovaná nově postavená zástavba se nachází na těchto plochách, je těmito opatřeními dostatečně chráněna a nachází se mimo dosah limitních izofon z provozu záměru. Navržená opatření z dokumentace EIA tak není nutné s ohledem na novou výstavbu přehodnotit.

Od doby procesu EIA dochází v dotčených obcích pouze k nevýznamným změnám v počtu obyvatel v sídlech dotčených trasou záměru. K nejvýznamnějšímu nárůstu počtu obyvatel došlo mezi lety 2010 - 2021 v obci Drásov (nárůst obyvatel z 1 151 na 1 836), Skalička (nárůst obyvatel z 1 151 na 1 836), Svinošice (nárůst obyvatel z 220 na 360), Býkovice (nárůst obyvatel z 182 na 235) a Vsechovice (nárůst obyvatel z 182 na 269). V rámci předloženého podkladu byly vlivy na obyvatelstvo vyhodnoceny na základě aktualizovaných dat z oblasti hluku a emisí (blíže v kapitole Hluk a v kapitole Ovzduší).

Z hlediska veřejného zdraví vycházejí závěry z aktualizovaného hlukového a imisního posouzení. Podkladem pro vyhodnocení zdravotních rizik byla studie „Hodnocení zdravotních rizik pro záměr rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“, která byla součástí dokumentace EIA z roku 2007 a jejíž

závěry byly v roce 2015 na základě tehdy aktualizovaných vstupních údajů (pro potřeby prodloužení platnosti stanoviska z roku 2017) prověřeny (prof. MUDr. Jaroslav Kotulán). Při určování změn, ke kterým došlo od zpracování dokumentace EIA a které mají současně zdravotní význam, došlo dle podkladu pouze ke změnám predikce intenzit dopravy (a z ní vycházející odchylky v hlukovém a imisním zatížení dotčeného území). Celkově lze k prognózám škodlivin v ovzduší konstatovat, že i když jsou výsledky podle výpočtů z aktualizovaných údajů oproti dokumentaci EIA místy odlišné, zůstávají nadále spolehlivé a většinou velmi výrazně pod stanovenými limity, takže nemají zdravotní význam. Potenciální vlivy dopravního hluku na obyvatelstvo zůstávají beze změny. Výsledky zdravotního hodnocení charakterizované v dokumentaci EIA tak zůstávají nadále v platnosti a jsou plně použitelné i pro současnou prognózu založenou na aktualizovaných podkladech (blíže viz kapitola Hluk a kapitola Ovzduší).

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ovzduší a klima

Z hlediska ochrany ovzduší došlo ke změně legislativních předpisů (účinnosti nabyl zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“)), imisní limity zůstaly zachovány, kromě limitu pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{2,5}, u kterého došlo od 1. 1. 2020 ke zpřísnění limitu z 25 µg/m³ na 20 µg/m³.

Pro stanovení stávající úrovně znečištění byly v rámci podkladu použity, v souladu s požadavky zákona č. 201/2012 Sb., mapy klouzavého pětiletého průměru koncentrací pro jednotlivé znečišťující látky za období 2007 - 2011, 2009 - 2013, 2011 - 2015, 2013 - 2017 a 2015 - 2019 ve čtverečné síti 1 x 1 km.

Imisní pozadí škodlivin dle map z let 2007 - 2011 (doba zpracování dokumentace EIA) je následující: NO₂ 7,7 – 19,6 µg/m³, PM_{10(roční)} 20,7 – 25,4 µg/m³, PM_{2,5} – v daném období nebyl sledován, benzen 0,6 – 0,9 µg/m³ a benzo(a)pyren 0,43 – 0,91 ng/m³.

Průměrné imisní koncentrace dle imisních map z let 2015 - 2019 (doba zpracování podkladu) jsou dle předloženého podkladu následující: NO₂ 9,0 – 16,6 µg/m³, PM_{10(roční)} 18,3 – 21,5 µg/m³, PM_{2,5} 14,0 – 16,4 µg/m³, benzen 0,8 – 1,2 µg/m³ a benzo(a)pyren 0,40 – 0,80 ng/m³. Hygienický limit pro průměrné roční koncentrace sledovaných znečišťujících látek byl v území splněn.

V roce 2020 byla pro výpočet množství emisí použita aktualizovaná prognóza intenzit dopravy a zejména aktuální databáze MEFA, verze MEFA 13. Významnou změnou databáze MEFA 13 bylo zvýšení emise benzo(a)pyrenu a doplnění resuspenze u benzo(a)pyrenu a prachových částic. S časovým odstupem obou hodnocení se pozitivně projevuje změna emisních faktorů, resp. jejich pozitivní projev ve změně dynamické skladby vozového parku předpokládající postupné navyšování podílu vozidel splňujících vyšší normu EURO. V následujících tabulkách jsou porovnány vypočtené celkové emise hlavních škodlivin dle dokumentace EIA (2007 – MEFA02) a dle databáze MEFA13 pro dynamickou skladbu vozového parku odpovídající roku 2020. Počet vozidel je ve všech případech vztažen k roku 2035:

Varianta 0		CO	NO ₂	PM ₁₀			PM _{2,5}			benzen	Benzo(a)pyren		
				emise	resusp.	suma	emise	resusp.	suma		emise	resusp.	suma
Stávající silnice I/43	2007	283,2	16,8	-	-	13,4	-	-	-	2,3	-	-	0,0002
	2020	352,3	22,5	19,7	38,4	58,0	15,5	9,3	24,8	2,2	0,0034	0,0002	0,0036
Ostatní silnice	2007	107,4	5,8	-	-	4,5	-	-	-	1,0	-	-	0,0001
	2020	104,4	7,1	5,9	38,3	44,2	4,5	9,3	13,8	0,8	0,0010	0,0001	0,0010
celkem	2007	390,6	22,6	-	-	17,9	-	-	-	3,3	-	-	0,0003
	2020	456,4	29,6	25,6	76,6	102,2	20,0	18,5	38,6	2,9	0,0044	0,0002	0,0046

Varianta 1		CO	NO ₂	PM ₁₀			PM _{2,5}			benzen	Benzo(a)pyren		
				emise	resusp.	suma	emise	resusp.	suma		emise	resusp.	suma
R43	2007	248,7	15,4	-	-	13,2	-	-	-	2,0	-	-	0,0002
	2020	211,1	17,8	12,9	55,3	68,3	10,2	13,4	23,6	1,6	0,0019	0,0002	0,0021
Stávající silnice I/43	2007	72,3	4,1	-	-	3,2	-	-	-	0,7	-	-	0,0001
	2020	60,8	5,7	4,2	42,8	47,0	3,2	10,4	13,6	0,6	0,0007	0,0001	0,0008
Ostatní silnice	2007	94,7	4,9	-	-	3,8	-	-	-	0,9	-	-	0,0001
	2020	36,2	3,1	2,5	26,4	28,9	1,8	6,4	8,2	0,4	0,0004	0,0001	0,0005
celkem	2007	415,7	24,5	-	-	20,2	-	-	-	3,5	-	-	0,0003
	2020	308,1	26,5	19,6	124,6	144,2	15,2	30,1	45,4	2,6	0,0030	0,0003	0,0033

Varianta 2 (v celém rozsahu dle dok. EIA)		CO	NO ₂	PM ₁₀			PM _{2,5}			benzen	Benzo(a)pyren		
				emise	resusp.	suma	emise	resusp.	suma		emise	resusp.	suma
R43	2007	248,7	15,4	-	-	13,2	-	-	-	2,0	-	-	0,0002
	2020	208,7	17,6	12,8	55,6	68,4	10,1	13,4	23,6	1,6	0,0019	0,0002	0,0021
Stávající silnice I/43	2007	72,3	4,1	-	-	3,2	-	-	-	0,7	-	-	0,0001
	2020	60,8	5,7	4,2	42,8	47,0	3,2	10,4	13,6	0,6	0,0007	0,0001	0,0008
Ostatní silnice	2007	94,7	4,9	-	-	3,8	-	-	-	0,9	-	-	0,0001
	2020	36,2	3,1	2,5	26,5	29,0	1,8	6,4	8,2	0,4	0,0004	0,0001	0,0004
celkem	2007	415,7	24,5	-	-	20,2	-	-	-	3,5	-	-	0,0003
	2020	305,7	26,3	19,5	124,9	144,4	15,1	30,2	45,3	2,6	0,0030	0,0003	0,0032

Z výše uvedených hodnot vyplývá, že mezi výpočty z roku 2007 a 2020 jsou patrné následující změny:

- emise CO zůstávají na obdobné úrovni;
- emise NO₂ mírně roste – zde se projevuje vliv nové databáze MEFA a zejména změna dynamické skladby vozového parku;
- zejména vlivem resuspenze významně rostou emise prachových částic PM₁₀. Nová MEFA umožňuje také odvodit emise PM_{2.5}, které nebyly v roce 2007 počítány;
- emise benzenu mírně klesají;
- emise benzo(a)pyrenu je cca o řád vyšší, což je dáno novou verzí MEFA a zároveň změnou dynamické skladby vozového parku.

Modelový výpočet pro zjištění imisního příspěvku hlavních znečišťujících látek do ovzduší byl dle podkladu přepočítán. Oproti roku 2007 došlo ke změnám odhadu intenzit dopravy (blíže viz kapitola Intenzity dopravy) (významný vliv představuje nově zavedená kategorie lehkých nákladních automobilů, které byly přesunuty z kategorie těžkých nákladních automobilů, u které tímto došlo k významnému snížení), změnil se odhad emisních příspěvků (viz výše) a změnil se přístup ke způsobu výpočtu liniových zdrojů v metodice SYMOS97. Na zpracované prognóze průměrných a maximálních imisních příspěvků emitovaných do ovzduší v dotčených sídlech k výhledovému roku 2035 jsou oproti výpočtům z roku 2007 patrné následující změny:

- imisní příspěvky CO mírně narostly, přestože emise této látky se snížila (dáno rozdílným přístupem k výpočtu maximálních imisních koncentrací);
- imisní příspěvky benzenu jsou mírně nižší (dáno snížením množství emisí těchto látek);
- k výraznému navýšení došlo v případě imisního příspěvku benzo(a)pyrenu a PM₁₀ (dáno nárůstem emisí obou látek v nové verzi MEFA a u příspěvků k denní koncentraci PM₁₀ je to také rozdílným přístupem k výpočtu maximálních imisních koncentrací).

Celkově lze k prognózám škodlivin v ovzduší konstatovat, že i když jsou výsledky podle výpočtů z aktualizovaných údajů oproti dokumentaci EIA místy odlišné (některé jsou nižší, některé vyšší viz výše), zůstávají nadále spolehlivé a většinou velmi výrazně pod stanovenými limity. Přestože oproti výpočtu provedenému v roce 2007 došlo ke změnám způsobeným především novými emisními faktory obsaženými v databázi MEFA13, a tedy i nárůstu emisí a následně imisního zatížení, zůstávají závěry dosažené v roce 2007 i nadále aktuální. Nový výpočet zpracovaný aktuálnějšími metodami prokázal na jedné straně zvýšení nevýhodnosti ponechání stávajícího stavu a na straně druhé i přes vyšší hodnoty prokázal stále podlimitní příspěvky aktivních variant. Z hlediska vlivu na ovzduší lze závěry dosažené v roce 2007 po jejich prověření novým výpočtem považovat za stále aktuální.

V zájmovém území nenastaly změny týkající se klimatických charakteristik. Obecně lze konstatovat, že vliv stavby na klimatické charakteristiky dotčeného území bude minimální a případné změny budou mít úzce lokální charakter. V rámci zpracovaného podkladu byly nově doplněny údaje popisující klimatické změny s tím, že tyto změny musí být reflektovány

v celospolečenském měřítku a že se nejedná o změny, které by mohly vyvolat dosud neposouzené významné negativní vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dle vyhodnocení zranitelnosti záměru vůči dopadům změny klimatu jsou ve vztahu k dálnici D43 relevantními riziky následující klimatické jevy: přívalové deště a bouřky (bleskové povodně), extrémní nárazový vítr, extrémně vysoké teploty, sněhové vánice, námraza a ledovka a mlhy. Rizika pro záměr spojená se změnou klimatu jsou hodnocena převážně jako střední (nízké riziko představují přívalové deště a bouřky a extrémní nárazový vítr). Prakticky ve všech popsanych případech jsou rizika řešitelná pomocí stavebně technických opatření, mezi něž patří použití stavebních materiálů odolných proti vysokým teplotám i proti mrazu a proti opakovaným změnám teploty vzduchu, instalace zásněžek kolem vozovky v rizikových úsecích, realizace telematických systémů, které budou řidiče informovat o riziku námrazy a mlhy atd.

Jedná se o upřesnění vstupních údajů na základě platné legislativy a metodiky. S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Hluk

Od doby zpracování dokumentace EIA došlo ke změně nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které bylo nahrazeno nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Výše platných hygienických limitů hluku použitých pro hodnocení zůstala zachována (pozn.: podrobněji jsou legislativní změny v této oblasti komentovány níže v kapitole „Změny poznatků a metod posuzování“).

V roce 2007 bylo hlukové zatížení v rámci dokumentace EIA posuzováno jako plošné hlukové zatížení území (izofony). Hodnoty hluku ve výpočtových bodech počítány nebyly. Aktualizovaná prognóza dopravy (2020) vykazuje na jednotlivých úsecích navrhované R43 nižší celkový počet vozidel za 24 hodin a zároveň významný pokles vozidel v kategorii těžká vozidla. Oproti výsledkům modelových výpočtů z roku 2007 tak došlo k poklesu emisní hlučnosti dopravního proudu, a tedy i k poklesu hlukového zatížení v okolí posuzovaných úseků komunikace, a to o cca 1,0 - 1,5 dB v denní době a cca 0,8 - 1,2 dB v noční době (v závislosti na úseku). Hlukové hygienické limity budou po realizaci záměru plněny. Vzhledem k tomu, že změna prognózy intenzit dopravy v roce 2020 má charakter poklesu prognózovaných dat (viz kapitola Intenzity dopravy), zůstávají způsoby hlukového výpočtu a jeho výsledky prezentované v dokumentaci EIA z roku 2007 v platnosti (údaje a závěry prezentované v dokumentaci EIA 2007 jsou na straně bezpečnosti výpočtu).

Vyhodnocení hlukového zatížení území a návrhy na opatření v dokumentaci EIA z roku 2007 bylo provedeno i ve vztahu k plochám výhledové zástavby dle územně plánovací dokumentace jednotlivých obcí a sídel. Dle podkladu bylo ověřeno, že veškerá nová zástavba ležící v dosahu vlivů hodnocené stavby leží na těchto plochách, a proto opatření z dokumentace EIA z roku 2007 lze uplatnit i na nově zastavěné plochy.

V aktivních variantách je trasa silnice R43 vedena v nové trase mimo intravilány sídel. Hlavním vlivem realizace záměru 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. V úsecích, kde nebylo možno zachovat dostatečný odstup od zástavby a jiných chráněných venkovních prostor, budou v dalším stupni projektové dokumentace upřesněny návrhy protihlukových stěn, jejichž předběžný rozsah byl navržen v rámci dokumentace EIA.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Intenzity dopravy

Součástí předloženého podkladu je studie „Aktualizace intenzit dopravy“ (HBH projekt, spol. s r. o., Ing. Tomáš Plichta, 11/2020). Porovnání hodnot z roku 2020 s hodnotami použitými v dokumentaci EIA bylo provedeno pro výhledový rok 2035, který sloužil pro další výpočty provedené v rámci Hlukové a Rozptylové studie. Hlavní rozdíl mezi hodnotami použitými v dokumentaci EIA z roku 2007 a aktualizovanými hodnotami z roku 2020 je především rok Celostátního sčítání dopravy (CSD), ke kterému jsou intenzity vztaženy – v dokumentaci EIA byly hodnoty vztaženy k CSD z roku 2005, aktualizované hodnoty jsou vztaženy k CSD z roku 2016. Plynou z toho následující hlavní metodické rozdíly:

- úprava růstových koeficientů a jejich členění na kategorie (CSD 2005 osobní/nákladní automobily, CSD 2016 osobní/lehká nákladní/těžká vozidla)
- změna metodiky přepočtu těžkých vozidel (CSD 2005 počítá nákladní soupravy jako dvě vozidla, CSD 2016 jako jedno vozidlo)

Obecně lze konstatovat, že každé CSD podchycuje k danému roku aktuální situaci zatížení silniční sítě a s ohledem na předpokládaný ekonomický rozvoj stanovuje růstové koeficienty reagující na aktuální předpoklady vývoje dopravy (dle podkladu se do CSD 2005 promítnul optimističtější výhled ekonomického rozvoje, zatímco výhled pro CSD 2016 dával více konzervativní odhad). Dalším významný rozdíl přináší stav posuzovaných sítí. Zatímco výhledová komunikační síť použitá pro dokumentaci EIA zahrnovala z výhledových úseků pouze R35, aktuální výhledová síť uvažuje s mnohem větším rozsahem změn (oproti původní dokumentaci se např. uvažuje s realizací stavby I/43 Česká-Kuřim východ (včetně MÚK Podlesí), obchvatem Lipůvky (s MÚK Lipůvka), homogenizací stávající silnice I/43 v úseku Lipůvka-Sebranice, stavbou Čebín obchvat atd.). Srovnání aktualizovaných hodnot ročních průměrných denních intenzit (RPDI) v nulové variantě a ve variantách 1 a 2 pro rok 2035 na základních úsecích posuzované sítě s údaji intenzit, se kterými počítala původně vypracovaná dokumentace EIA pro rok 2035, je uvedeno v následujících tabulkách:

Porovnání intenzit dopravy – RPDI – rok 2035 – varianta Nulová (výběr hlavních úseků):

úsek	Hodnoty dle EIA 2007			Aktualizované hodnoty 2020				Akt. hodnoty 2020 dle metodiky CSD 2005	
	LV	T	Suma	LV	LN	TN	Suma	T	Suma
I/43 směr Brno – II/385	47 410	7 967	55 377	44 576	3 767	3 016	51 359	8 262	52 838
I/43 II/386 – II/379	27 940	5 899	33 839	27 338	2 627	2 503	32 468	6 539	33 877
I/43 Lipůvka – Lažany	19 790	4 938	24 728	18 704	1 937	2 198	22 839	5 475	24 179
I/43 II/150 – Sebranice	15 880	3 980	19 860	13 980	1 570	1 898	17 448	4 600	18 580

Porovnání intenzit dopravy – RPDI – rok 2035 – Aktivní varianty 1 a 2 (výběr hlavních úseků):

úsek	Hodnoty dle EIA 2007			Aktualizované hodnoty 2020				Akt. hodnoty 2020 dle metodiky CSD 2005	
	LV	T	Suma	LV	LN	TN	Suma	T	Suma
I/43 směr Brno – II/385	35 150	3 900	39 050	32 950	2 135	3 746	36 696	4 563	37 513
I/43 II/386 – II/379	15 600	2 350	17 950	14 975	1 276	2 092	17 067	2 667	17 642
I/43 Lipůvka – Lažany	4 940	750	5 690	4 553	296	631	5 184	835	5 388
I/43 II/150 – Sebranice	12 820	3 020	15 840	11 242	1 210	2 673	13 915	3 546	14 788
D43 směr D1 – MÚK Kuřim	17 220	5 600	22 820	16 026	1 916	3 756	19 782	4 883	20 909
D43 MÚK Kuřim – MÚK Černá Hora	17 850	5 300	23 150	16 138	1 938	4 168	20 306	5 543	21 681
D43 MÚK Černá Hora – MÚK Skalice n. Svitavou	16 750	4 850	21 600	14 365	1 722	3 744	18 109	4 980	19 345
D43 MÚK Svitávka – směr D35	10 220	2 920	13 140	7 175	927	2 061	9 236	2 741	9 916

Souhrnně lze konstatovat, že celkové zatížení základních úseků stávající a výhledové sítě k roku 2035 se oproti dokumentaci EIA většinou významně neliší. Aktualizovaná prognóza dopravy (2020) vykazuje na jednotlivých úsecích navrhované R43 nižší celkový počet vozidel za 24 hodin a zároveň pokles vozidel v kategorii těžká vozidla. Vyhodnocení změn na hlukovou a imisní situaci je provedeno v příslušných samostatných kapitolách. Z hlediska stavu a ovlivnění intenzit dopravy nedošlo k významným změnám oproti stavu v době zpracování dokumentace EIA.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Podzemní a povrchové vody

V zájmovém území se nenachází žádná chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV). V posuzovaném území se nachází několik vodních zdrojů a jejich ochranných pásem. Od doby zpracování dokumentace EIA nedošlo k vymezení nových vodních zdrojů, které by mohly být výstavbou záměru nebo jeho provozem ohroženy.

V severní části dotčeného území bylo Krajským úřadem Jihomoravského kraje nově vymezeno záplavové území řeky Svitavy, v jižní části dotčeného území pak záplavové území Kuřimky.

V severovýchodní části posuzovaného území (MÚK Svitávka) bude dotčeno záplavové území (Q_{100} , Q_{20}) s vazbou na řeku Svitavu, v jihovýchodní části posuzovaného území bude dotčeno záplavové území (Q_{100} , Q_{20} , Q_5) s vazbou na Kuřimku. Dle podkladu se v případě respektování ČSN 73 6201 (Projektování mostních objektů) ovlivnění záplavového území vlivem realizace záměru nepředpokládá.

Vymezení vodních útvarů se od roku 2007, kdy byla zpracována dokumentace EIA, nezměnilo. Jelikož v dokumentaci EIA nebylo obsaženo vyhodnocení vlivů záměru na vodní útvary ve smyslu Rámcové směrnice o vodách (Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky, a která byla transponována do českého právního řádu zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a navazující vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 393/2010 Sb., o oblastech povodí), bylo toto posouzení doplněno v rámci podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA. Vzhledem k lokalizaci záměru jsou jako dotčené identifikovaný následující útvary povrchových vod:

- DYJ_0590 Svitava od toku Křetínka po tok Punkva
- DYJ_0580 Býkovka od pramene po ústí do toku Svitava
- DYJ_0430 Lubě od pramene po ústí do toku Svratka
- DYJ_0460 Kuřimka od pramene po vzdutí nádrže Brno

Obecně se dá konstatovat, že vodní útvary povrchových vod mohou být ovlivněny především významnými úpravami vodních toků a také vnosem kontaminantů do těchto toků (možné zatížení ropnými látkami a chloridy z posypových solí). V rámci posuzovaného záměru nejsou plánovány žádné významné úpravy vodních toků, které by představovaly významný zásah do jejich hydromorfologických charakteristik. Křížení trasy záměru s vodními toky bude řešeno mostními objekty, a tak se negativní ovlivnění dotčených vodních útvarů díky úpravám vodotečí nepředpokládá.

Mezi záměrem dotčené útvary podzemních vod patří:

52210 Boskovická brázda – severní část
65700 Krystalinikum brněnské jednotky
22420 Kuřimská kotlina

Jedná se o vodní útvary, u kterých dochází k územnímu překryvu s plánovaným záměrem. Jejich celkový stav je v aktuálních plánech povodí hodnocen jako nevyhovující. Vodní útvary podzemních vod mohou být obecně ovlivněny z hlediska kvantitativních charakteristik a chemického stavu. V rámci dotčených vodních útvarů podzemních vod se do územního překryvu relevantně dostává pouze vodní útvar Boskovická brázda – severní část (52210) a Kuřimská kotlina (22420). Výšku hladiny podzemních vod a jejich proudění mohou ovlivnit mostní objekty a zemní tělesa posuzovaného záměru, avšak eventuální změny by byly dle podkladu pouze lokální a nezpůsobily by zhoršení kvantitativního stavu plošně rozsáhlých dotčených vodních útvarů podzemních vod. Znečištění podzemních vod posypovými solemi (ovlivnění chemismu vodních útvarů podzemních vod) se rovněž nepředpokládá, vzhledem

k tomu, že převážná část rozpuštěných solí nepronikne do půdního profilu, protože bude odvedena povrchovými vodami.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že z hlediska stavu povrchových a podzemních vod, vodních zdrojů a nově zahrnutých vodních útvarů a záplavového území nenastaly v území významné změny oproti stavu v době zpracování dokumentace EIA v roce 2007.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Půda

Z hlediska půd lze dle obdrženého podkladu konstatovat, že oproti dokumentaci EIA nedošlo v zájmovém území ke změně v zastoupení ploch zemědělského půdního fondu ani pozemků určených k plnění funkce lesa.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Horninové prostředí a přírodní zdroje

Z hlediska horninového prostředí a přírodních zdrojů lze dle obdrženého podkladu konstatovat, že oproti dokumentaci EIA nedošlo k žádným změnám. Varianta 1 rychlostní silnice R43 prochází v blízkosti chráněného ložiskového území Malhostovice a dvou výhradních ložisek nerostných surovin, tato území nebudou stavbou ani provozem posuzovaného záměru dotčena.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Fauna, flóra a ekosystémy

V dotčeném území byly od doby zpracování dokumentace EIA zpracovány aktualizované biologické průzkumy. V úseku od km 30,0 byly průzkumy provedeny v rámci DÚR v roce 2018 (HBH Projekt spol. s r.o. 2018). V předchozí části trasy varianty 1 byly průzkumy zpracovány v roce 2020 přímo jako podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA.

Flora

Na zkoumaných lokalitách bylo v době zpracování dokumentace EIA zaznamenáno celkem 458 rostlinných druhů, z toho 4 druhy zvláště chráněné (okrotice bílá, prstnatec pletový, sítina Gerardova, vemeník dvoulistý). V rámci aktualizovaných průzkumů z let 2018 a 2020 byly v území dotčeném aktivními variantami nově zaznamenány další 3 zvláště chráněné druhy rostlin (hvězdnice chlumní, kosatec trávovitý a vstavač vojenský).

Průzkumy z let 2018 a 2020 mapovaly oproti dokumentaci EIA nově i další lokality v území, z nichž 3 lokality byly vyhodnoceny jako hodnotné či zajímavé a byly zahrnuty do výsledků pro potřeby prodloužení platnosti stanoviska EIA. Ve variantě 1 byla v roce 2020 nově zaznamenána

botanicky významná lokalita N3 na okraji lesa SV od Všechovic (botanicky cenný sečený trávník). Trasa varianty 1 lokalitou přímo neprochází, nachází se ale v těsné blízkosti. V území dotčeném variantou 1 i variantou 2 (v úseku od km 30,0) byla dále nově vymezena významná lokalita N1e nacházející se mezi lokalitami 9 a 10 (dle původní dokumentace EIA). Jedná se o silně heterogenní biotop především s nálety dřevin, bylinné patro představují degradované sušší trávníky s pozůstatky lučních druhů. Nově mapována byla také lokalita N2a navazující na přírodní památku Čtvrtky za Bořím (heterogenní vegetace tvořena především nálety dřevin s převážně ruderální bylinnou vegetací, pozorován vstavač vojenský). Výskyt prstnatce pleťového byl v rámci nových průzkumů potvrzen pouze na lokalitě 11 u Voděrad. V PP Čtvrtky za Bořím tento druh v roce 2018 zaznamenán nebyl, pozorován zde byl ale vstavač vojenský.

Fauna

V době zpracování dokumentace EIA bylo v dotčeném území zaznamenáno 56 druhů živočichů z kategorie zvláště chráněných druhů. V roce 2018 v rámci průzkumů pro navazující stupeň dokumentace a v roce 2020 v rámci průzkumů pro prodloužení platnosti stanoviska EIA byly v dotčeném území oproti době zpracování dokumentace EIA nově zaznamenány následující zvláště chráněné druhy živočichů: mravenec lesní menší, mravenec luční, bělořit šedý, chocholouš obecný, konipas luční, krkavec velký, slavík obecný, netopýr nejmenší, netopýr řasnatý, vydra říční. Zjištění nových zvláště chráněných druhů lze dle podkladu s největší pravděpodobností odůvodnit podrobnějšími průzkumy a zařazením dalších významných lokalit v blízkosti záměru. V rámci dotčeného území nedošlo v zastoupení zvláště chráněných druhů živočichů k výrazným změnám.

Z hlediska stavu a ovlivnění migračního potenciálu území nenastaly oproti stavu v době zpracování dokumentace EIA v roce 2007 významné změny. Řešené území se nachází v oblasti, kde je možné očekávat migrace všech kategorií živočichů. Jedná se krajinu, která je bez souvislejší zástavby a jedinou zásadnější bariéru tvoří stávající silnice I/43. Z hlediska hustoty provozu (cca 15 – 16 tis. voz/24 hod, ŘSD 2016) představuje stávající silnice I/43 aktuálně významnou migrační bariéru, která je však vzhledem ke kategorii komunikace snadno překonatelná. Představuje proto vysoké riziko střetu vozidel s živočichy a omezení jejich migračních možností. Realizací záměru dojde ke snížení intenzity dopravy na stávající silnici I/43, což může vést k nižšímu počtu srážek živočichů a tím zvýšení migračního potenciálu krajiny pro určité skupiny živočichů (zejména kategorie A a B). Těleso nové komunikace bude vzhledem k návrhové kategorii a vedení komunikace na násypu představovat významnou migrační bariéru.

Pro hodnocení migrační prostupnosti krajiny je od roku 2020 v platnosti nový územně plánovací podklad „Biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců“, který hodnocený záměr 4x křížuje. Všechna křížení představují významné koridory spojující jádrová území na území Dražanských vrchů a Žďárských vrchů. V místě křížení biotopu s MÚK Kuřim a napojení obchvatu Kuřimi na stávající silnici I/43 jsou již v současné době vymezeny kritická místa biotopu s omezenou průchodností z důvodu přítomnosti bezlesí, železniční trati a silnice II/385 (resp. I/43). V dalším stupni projektové dokumentace je tedy nutné tento nový podklad zohlednit. Podmínky stanoviska EIA, které pro další přípravu záměru stanovují zpracování podrobné

migrační studie a realizaci dalších opatření pro zajištění průchodnosti krajiny, jsou tak i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

Ekosystémy

V rámci dotčeného území došlo od doby zpracování dokumentace EIA k přirozenému vývoji dotčených biotopů. Biotopové charakteristiky území zůstávají v současnosti podobné jako v roce 2007. Pro všechny zvláště chráněné druhy, které mohou být záměrem dotčeny, je nutné během dalších stupňů projektové dokumentace zajistit výjimku ze zákonných ochranných podmínek dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V rámci dotčeného území nedošlo k významné změně využití dotčeného území, které je i nadále obhospodařováno a udržováno podobně, jako tomu bylo v době vydání stanoviska EIA. Lesní porosty jsou ovlivněny kůrovcovou kalamitou, ale nedochází až tak rozsáhlému odtěžování i díky velkému zastoupení listnatých dřevin především v uzavřených údolích vodních toků. Určité plochy ustoupily rozšiřující se obecní zástavbě, z pohledu biodiverzity však nedošlo k významné změně. Za účelem zvýšení biodiverzity byla v letech 2017 - 2018 podél Žerůtského potoka vybudována soustava tří vodních tůní, které budou v budoucnu poskytovat vhodný biotop pro mnohé druhy obojživelníků. Naopak lokalita Ve slatinách podléhá dle průzkumů z roku 2018 (aktualizovaných v roce 2021) zazemňování a zarůstání vegetací. Oproti roku 2006 zde byla v roce 2018 zastížena pouze málo početná populace skokanů. V roce 2021 bylo na lokalitě zjištěno pouze několik málo jedinců skokanů z rodu *Pelophylax*, rozmnožování obojživelníků zde nebylo zjištěno. Obecně se dá dle podkladu předpokládat, že biodiverzita prostředí se od doby zpracování dokumentace EIA snížila. Svědčí o tom četné výzkumné práce, které dokládají dlouhodobé snižování biodiverzity na území Evropské unie i České republiky. Jedním z hlavních důvodů je stále intenzivnější využívání zemědělské i lesní půdy, což zahrnuje celou řadu dílčích vlivů, jako je nadměrné používání chemických látek, využívání geneticky modifikovaných rostlin nebo nárůst mechanizace. S intenzifikací je spojeno také odstraňování nebo zmenšování výměry mimoprodukčních ploch nebo odvodňování krajiny. Jedním z dalších důvodů snižování biodiverzity je také stále rostoucí fragmentace krajiny, s čímž je spojené oslabování jednotlivých místních populací, přerušení komunikačních kanálů mezi nimi a postupný zánik jednotlivých lokalit výskytu. Jedná se ovšem o celorepublikový (celoevropský) problém, který je nutné řešit komplexně na všech úrovních (od nadnárodní – funkční nastavení dotační politiky, po lokální – osvěta mezi zemědělci).

Dle podkladu nedošlo oproti stavu v době zpracování dokumentace EIA v zájmovém území z hlediska fauny, flóry, ekosystémů a biodiverzity k významným změnám. Lze souhrnně konstatovat, že nově zjištěné druhy nezakládají nové skutečnosti a korespondují s již dříve známým charakterem území. Významné negativní vlivy na tyto druhy tak nelze očekávat. V souladu s podmínkou č. 50 závazného stanoviska EIA bude pro vybranou trasu v dalším stupni projektové dokumentace proveden podrobnější doplňující biologický průzkum a biologické hodnocení a na jeho základě stanoveny konkrétní podmínky pro minimalizaci vlivů na nalezené zvláště chráněné nebo cenné druhy. Podmínky stanoviska EIA vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Územní systém ekologické stability (ÚSES), významné krajinné prvky (VKP), zvláště chráněná území (ZCHÚ)

Prvky ÚSES byly na základě Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (regionální úroveň) a územně plánovací dokumentace obcí (lokální úroveň) zaktualizovány. V katastrálních územích Bořitov, Skalička u Tišnova a Žernovnick u Černé Hory byly doplněny nové prvky ÚSES na lokální úrovni: lokální biokoridor 8 spojující stávající lokální biocentrum 6 „U Dálnice“ a lokální biokoridor „Býkovka“ (hlavní trasa dálnice kříží koridor v km 31,400, k omezení funkčnosti tohoto prvku nedojde), lokální biokoridor 3 spojující stávající lokální biocentra „U Dálnice“ a „Boubalka“ (hlavní trasa dálnice kříží biokoridor v km 24,150, prvek bude realizací záměru přerušen) a lokální biocentrum C1 „U Litkova“ (záměr do biocentra zasáhne okrajově, k omezení funkčnosti tohoto prvku nedojde). Jeden střet záměru s LBK byl vzhledem k přetrasování lokálního biokoridoru zrušen (LBK K4 na území Všechovic). V prostoru dotýkajících se katastrálních hranic obcí Hluboké Dvory, Lubě a Újezd u Černé Hory bylo nově vymezeno regionální biocentrum RBC 290 U Krkaté Báby. Záměr toto RBC přímo nezasahuje. Již v době vydání stanoviska EIA měla část lokality status ochrany přírodní památky. Nadregionální biokoridor nebo biocentrum se v posuzovaném území nenachází. Ovlivnění prvků ÚSES nedoznalo vzhledem k aktualizaci vymezených prvků zásadních změn. Funkčnost prvků územního systému ekologické stability je v závazném stanovisku EIA zajištěna podmínkou č. 63, která požaduje navrhnout úpravu těchto prvků pro zajištění jejich funkčnosti.

V dotčeném území nebyly zaznamenány nově vymezené registrované VKP, vyhodnocení vlivů na VKP provedené v dokumentaci EIA zůstává platné.

Vyhodnocení vlivů záměru na chráněná území zůstává oproti dokumentaci EIA beze změn. Pouze došlo k formální změně názvu chráněného území - sloučením přírodní památky Drásovský kopeček a přírodní památky Malhostovická pecka vznikla přírodní památka Malhostovické kopečky, předmět ochrany však zůstal nezměněn.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Soustava lokalit NATURA 2000

Sloučením Evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) Malhostovická pecka a EVL Zkamenělá svatba vznikla v rámci legislativních úprav týkajících se soustavy Natura 2000 EVL Malhostovické kopečky. Současně se sloučením lokalit došlo také k rozšíření předmětů ochrany o dvě přírodní stanoviště. V posuzovaném území se dále nachází EVL Zlobice. Rychlostní silnice R43 v žádné z variant ani jednu z uvedených lokalit přímo nezasáhne.

Změny spočívající v rozšíření předmětu ochrany EVL Malhostovické kopečky byly zohledněny již v rámci procesu EIA (ve fázi zpracování posudku EIA). Vzhledem k tomu, že na uvedené změny

nemohla dokumentace EIA s ohledem na dobu jejího předložení (rok 2007) nijak reagovat, byla vytvořena opatření, která zmírňovala negativní vliv varianty 1 na EVL Malhostovické kopečky. Na základě nového technického řešení (odklon trasy varianty 1 od EVL Malhostovické kopečky, umístění do hlubokého zářezu, zachování přeložky silnice III/38529 v původní trase – HBH Projekt spol. s.r.o., 7/2010) byl vypracován odborný podklad k předmětnému záměru (Mgr. Milan Bussinow, Ecological Consulting, 7/2010), který významný negativní vliv varianty 1 na EVL Malhostovické kopečky v případě splnění stanovených podmínek (tj. zachování upraveného technického řešení varianty 1 při průchodu v blízkosti EVL Malhostovické kopečky a dodržení dalších navržených opatření uvedených v odborném podkladu) vyloučil. Všechny tyto podmínky se následně staly součástí souhlasného stanoviska EIA. V současné době se v dotčeném území nenachází žádná nová lokalita soustavy NATURA 2000. Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA je rovněž vyjádření Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí, ke změnám uvedených EVL lokalit (čj. JMK 168036/2020 ze dne 8. 12. 2020), s tím, že v EVL Malhostovické kopečky a EVL Zlobice nedošlo od doby vydání stanoviska EIA k takovým změnám, na základě kterých by bylo možné předpokládat nový, dosud neposouzený významný vliv na tyto lokality. Vyhodnocení vlivu na EVL Malhostovické kopečky i na EVL Zlobice zůstává beze změn. S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Krajina a krajinný ráz

Posuzovaný záměr prochází na k. ú. Žernovník u Černé Hory a k. ú. Černá Hora po jihovýchodní hranici přírodního parku Lysicko (délka kontaktu ve variantě 2 je cca 2 km). Z hlediska přírodních parků v území nenastaly změny oproti stavu v době zpracování dokumentace EIA v roce 2007. Dle obdržených podkladů lze uvést, že nedošlo ke změně typologie krajiny či krajinného rázu.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Hmotný majetek a kulturní památky včetně architektonických a archeologických aspektů

Z hlediska kulturních památek lze dle obdrženého podkladu konstatovat, že v dotčeném území nedošlo k vyhlášení žádných nových kulturních památek ani archeologických nalezišť. Z hlediska hmotného majetku došlo dle podkladu k nevýznamným změnám v zástavbě, žádný z objektů nebude záměrem přímo dotčen.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Změny poznatků a metod posuzování:

Od doby zpracování dokumentace EIA došlo ke změnám v legislativě a k aktualizaci metod a poznatků posuzování v následujících oblastech:

Obyvatelstvo – změny spočívající v nové zástavbě nevedou k jiným dosud neuvedeným významným vlivům záměru na obyvatelstvo. Změny v hodnocení vlivů na obyvatelstvo vycházejí zejména z úprav v oblasti ochrany před hlukem a hodnocením vlivu na kvalitu ovzduší (viz další body). V rámci navazujícího stupně projektové dokumentace bude aktualizována rozptylová a hluková studie, které budou vycházet z platných legislativních předpisů a respektovat aktuální podmínky zájmového území.

Ovzduší a klima – modelový výpočet pro zjištění příspěvku hlavních znečišťujících látek do ovzduší byl přepočítán. Oproti roku 2007 došlo ke změnám odhadu intenzit dopravy (významný vliv představuje nově zavedená kategorie lehkých nákladních automobilů, které byly přesunuty z kategorie těžkých nákladních automobilů, u které tímto došlo k významnému snížení), změnil se odhad emisních příspěvků a změnil se přístup ke způsobu výpočtu liniových zdrojů v metodice SYMOS97. Z hlediska ovzduší došlo ke změně legislativních předpisů (účinnosti nabyl zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“)), imisní limity zůstaly zachovány, kromě imisního limitu pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic $PM_{2,5}$, u kterého došlo od 1. 1. 2020 ke zpřísnění z $25 \mu g/m^3$ na $20 \mu g/m^3$. I přes výše uvedené změny v přístupu v rámci modelového výpočtu vlivu záměru na ovzduší postihují závěry uvedené v dokumentaci EIA celou oblast těchto vlivů a tyto změny nevedou k jiným (dosud neposouzeným) významným vlivům v této oblasti. V rámci podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA byla doplněna kapitola týkající se změn klimatu, která byla zpracována na základě novely zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (ve znění zákona č. 326/2017 Sb.), která vstoupila v účinnost 1. 11. 2017.

Intenzity dopravy – při modelování výhledového zatížení posuzovaného úseku se využil dopravní model Jihomoravského kraje zpracovaný v roce 2018. Aktualizované dopravně inženýrské údaje o zatížení komunikační sítě odpovídají stávající platné metodice kategorizace vozidel celostátního sčítání dopravy. Na rozdíl od metodiky používané v době přípravy dokumentace EIA z roku 2007 se již neobjevují samostatně přívěsy a návěsy motorových vozidel, ale jsou uvedena jen poháněná vozidla sólo nebo přívěsové či návěsové soupravy. V důsledku toho jsou počty těžkých vozidel dle současné metodiky CSD nižší než dle původní metodiky. Hodnoty těžkých vozidel (TV) nejsou proto srovnatelné s dříve uváděnými počty této kategorie, označované T. Pro potřeby porovnání aktualizovaných intenzit s těmi z dokumentace EIA z roku 2007 byly hodnoty těžkých vozidel (TV) převedeny na údaj T, odpovídající metodice CSD do roku 2005 včetně. Tato metodická změna v přístupu však nevede k jiným, dosud nehodnoceným vlivům, vztahujícím se k intenzitám dopravy. Navazující stupeň dokumentace bude vycházet již ze současně platných metodických postupů.

Hluk – z hlediska hluku došlo ke změně legislativních předpisů, kdy nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, bylo nahrazeno nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Dne 1. 7. 2023 nabylo účinnosti nařízení vlády č. 433/2022 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Podle Čl. II přechodného ustanovení nařízení vlády č. 433/2022 Sb. se nařízení vlády neuplatní na řízení a postupy zahájené před nabytím účinnosti

tohoto nařízení. Postup (řízení) o prodloužení platnosti stanoviska EIA podle zákona byl zahájen podáním žádosti na MŽP dne 7. 12. 2020, tedy před nabytím účinnosti nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění nařízení vlády č. 433/2022 Sb. V řešeném případě se proto posuzuje změna podmínek vyplývajících z platných právních předpisů oproti stavu v době vydání stanoviska EIA, tj. za použití nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění nařízení vlády č. 241/2018 Sb., ze dne 9. 11. 2018. I přes změny v legislativě a aktualizaci intenzit dopravy nebyly identifikovány nové významné vlivy, které by nebyly v rámci procesu EIA vyhodnoceny.

Povrchové a podzemní vody – od doby zpracování dokumentace EIA došlo ke změně limitu znečištění povrchových vod. Nařízením vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, ve znění pozdějších předpisů došlo ke zpřísnění limitů pro nejvyšší přípustné koncentrace chloridů (Cl⁻) pro povrchové vody a pro povrchové vody užívané pro vodárenské účely, koupání osob a lososové a kaprové vody. I přes změny v legislativě a rozšíření rozsahu hodnocení postihují závěry uvedené v dokumentaci EIA celou oblast vlivů na vody, nepředpokládají se nové, dosud neposouzené, významné vlivy.

Ochrana přírody a krajiny, fauna, flóra, ekosystémy – biologické průzkumy byly pro společný úsek variant 1 a 2 aktualizovány v roce 2018 v rámci průzkumů pro projektovou přípravu pro stupeň DÚR. Ověření stavu bioty bylo dále provedeno průzkumy v roce 2020. Od doby zpracování dokumentace EIA byly vydány dvě metodické příručky pro hodnocení a řešení migrační průchodnosti silničních komunikací. První publikace (Ochrana průchodnosti krajiny pro velké savce, Evernia, 2010) obsahuje koncepcí řešení ochrany průchodnosti krajiny pro velké savce v České republice. Vymezuje síť migračně významných území (MVÚ) a dálkových migračních koridorů (DMK), které se staly doporučeným podkladem územního plánování a dalších koncepčních materiálů. Druhá publikace (Průchodnost silnic a dálnic pro volně žijící živočichy, Evernia, 2011) výrazně rozšiřuje komplexnost hodnocení migračního potenciálu – z původně tří hodnocených skupin živočichů (A, B a C) bylo hodnocení rozšířeno na 7 kategorií (A – velcí savci, B – ostatní kopytníci, C – savci střední velikosti, D – obojživelníci, plazi, drobní savci, E – ryby a ostatní vodní živočichové, F – ptáci a netopýři, G – společenstva rostlin, bezobratlých živočichů a drobných obratlovců). Podrobněji také řeší opatření, která je třeba přijmout pro zajištění dostatečné migrační průchodnosti komunikací. Toto zpřesnění však nevede k novým, dosud nehodnoceným významným vlivům v této oblasti oproti dříve prezentovaným závěrům. Součástí dokumentace pro územní rozhodnutí bude detailní migrační studie, která bude vycházet z aktuálně platných metodických podkladů.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že v některých oblastech došlo ke změnám poznatků a metod posuzování. Nedochozí však k rozporu nových poznatků a metod posuzování se závěry původní dokumentace EIA, obecně došlo pouze ke zpřesnění použitých metodik a výpočtových modelů. Výše uvedené změny metod poznatků a posuzování tak nevedou k jiným, dosud v rámci procesu EIA neposouzeným významným vlivům.

V období mezi vydáním stanoviska EIA a podáním projednávané žádosti došlo ke změnám poznatků a metod posuzování. Tyto změny ovšem nejsou takového charakteru, který by ovlivnil

posuzování záměru a jeho výsledky. S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dle § 9a odst. 4 zákona oznamovatel podáním žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA a předloženým podkladem písemně prokázal, že nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr ve variantě 1 či variantě 2 (v úseku od km 30,0) mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Zpracovatel podkladového materiálu konstatuje, že v zájmovém území nedošlo k natolik významným změnám, které by představovaly překážku pro prodloužení platnosti stanoviska EIA. Podmínky stanoviska EIA budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí v navazujících řízeních. S ohledem na výše uvedené informace je zřejmé, že oproti procesu EIA nedošlo k takovým změnám stavu jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví v dotčeném území bez záměru, které by vzhledem k jejich charakteru mohly jednotlivě nebo v kumulaci všech výše popsanych změn generovat nové neposouzené vlivy jak na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, tak na životní prostředí a veřejné zdraví jako celek.

Stanovisko EIA bylo vydáno dne 21. 12. 2010 s platností na 5 let, tedy do 21. 12. 2015. Na základě žádosti doručené dne 21. 12. 2015 (tedy v době platnosti stanoviska EIA) byla platnost stanoviska EIA dne 28. 4. 2017 prodloužena o 5 let, tedy do 21. 12. 2020. Aktuální žádost byla doručena rovněž v době platnosti stanoviska EIA dne 7. 12. 2020, a jedná se tedy o v pořadí druhé prodloužení platnosti předmětného stanoviska EIA. Dne 1. 1. 2024 nabyl účinnosti zákon č. 465/2023 Sb., který v § 9a odst. 4 zákona obecně omezil počet možných prodloužení platnosti stanovisek EIA na jedno. Nicméně podle části páté čl. VIII bodu 1 zákona č. 465/2023 Sb. se toto omezení netýká stanovisek vydaných do 31. 12. 2023 (včetně) mj. k záměrům dálnic; platnost takových stanovisek EIA lze podle tohoto ustanovení i nadále prodlužovat (v případě splnění dalších požadavků § 9a odst. 4 zákona) opakovaně. Předmětné stanovisko EIA uvedená kritéria naplňuje, a proto je možné toto, v pořadí již druhé, prodloužení platnosti vydat.

Na základě výše uvedeného dospělo MŽP k závěru, že platnost stanoviska EIA prodlouží v souladu s § 9a odst. 4 zákona a v souladu s částí pátou čl. VIII bodem 1 zákona č. 465/2023 Sb. o 5 let ode dne konce jeho předchozí prodloužené platnosti, tj. do 21. 12. 2025, a to částečně v rozsahu varianty 1 (v celé délce) a varianty 2 (pouze v úseku od km 30,0 do konce úseku ve staničení km 40,950) v souladu s § 9a odst. 5 zákona.

Dne 1. 1. 2024 nabyl účinnosti rovněž zákon č. 149/2023 Sb., který do § 9a odst. 4 zákona zavádí změnu spočívající v tom, že se platnost stanovisek EIA nově prodlužuje závazným stanoviskem a že se podklad zpracovaný oznamovatelem, který je součástí žádosti o prodloužení platnosti stanovisek EIA, nově zveřejňuje v Informačním systému EIA spolu s případným prodloužením platnosti. Přechodné ustanovení v části páté čl. VII bodu 1 zákona č. 149/2023 Sb. ovšem stanoví, že se posuzování vlivů záměrů (kam dle uvedeného přechodného ustanovení

patří i vyřizování žádostí i prodloužení platnosti stanovisek EIA) zahájena před nabytím účinnosti tohoto zákona (tedy před 1. 1. 2024) dokončí podle dosavadních právních předpisů, přičemž v písm. g) tohoto ustanovení je stanovena výjimka pro zveřejnění uvedeného podkladu v Informačním systému EIA (a v písm. b) je stanovena výjimka i pro výše použitý postup dle nového znění § 9a odst. 5 zákona). Postupy, které do zákona (tedy především do § 9a odst. 4 a 5) zavedl zákon č. 149/2023 Sb. a které mají tuto výjimku, se tedy uplatní okamžitě i u již zahájených posuzování (tedy i u vyřizování této žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA), zatímco postupy, které do zákona zavedl zákon č. 149/2023 Sb. a které tuto výjimku nemají, se uplatní až u žádostí podaných od 1. 1. 2024. Zatímco zveřejnění podkladu v Informačním systému EIA i postup podle § 9a odst. 5 zákona v aktuálním znění se tedy u této žádosti již uplatní (jelikož mají v uvedeném přechodném ustanovení výjimku), nová forma vydaného prodloužení platnosti stanoviska EIA (tedy provedení prodloužení formou závazného stanoviska) se u této žádosti ještě neuplatní, neboť tato změna nemá v rámci uvedeného přechodného ustanovení zakotvenou výjimku, a žádost je tedy třeba co se týče formy správního úkonu vyřídit podle dosavadních právních předpisů (tj. předpisů účinných do 31. 12. 2023), které tuto formu nijak nespecifikovaly, přičemž ale aplikační praxe byla dlouhodobě ustálena na formě vyjádření, osvědčení, sdělení dle § 154 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, která je tedy s ohledem na výše uvedené v rámci tohoto dokumentu ctěna.

Toto vyjádření nenahrazuje závazná stanoviska ani vyjádření dotčených správních orgánů, stejně tak ani příslušná rozhodnutí, povolení či souhlasy vydávané podle zvláštních právních předpisů. Toto vyjádření není rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Platnost stanoviska EIA může být na žádost oznamovatele opakovaně prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona a v souladu s částí pátou čl. VIII bodem 1 zákona č. 465/2023 Sb.

Mgr. Evžen Doležal

ředitel odboru

posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

podepsáno elektronicky

Rozdělovník k čj. MZP/2024/710/4920

Dotčené územní samosprávné celky:

Jihomoravský kraj, hejtman, Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno

Obec Bořitov, nám. U Václava 11, 679 21 Bořitov

Obec Býkovice, Býkovice 34, 679 71 Lysice

Obec Čebín, Čebín 21, 664 23 Čebín

Městys Černá Hora, náměstí Míru 50, 679 21 Černá Hora

Městys Drásov, Drásov 61, 664 24 Drásov

Obec Drnovice, Drnovice 102, 679 76 Drnovice

Obec Hluboké Dvory, Hluboké Dvory 40, 679 23 Lomnice u Tišnova

Město Kuřim, Jungmannova 968, 664 34 Kuřim

Obec Lažany, Lažany 29, 679 22 Lipůvka

Obec Lipůvka, Lipůvka 146, 679 22 Lipůvka

Obec Lubě, Lubě 15, 679 21 Černá Hora

Městys Lysice, Horní nám. 157, 679 71 Lysice

Obec Malá Lhota, Malá Lhota 38, 679 21 Malá Lhota

Obec Malhostovice, Malhostovice 75, 666 03 Malhostovice

Obec Moravské Knínice, Kuřimská 99, 664 34 Moravské Knínice

Obec Sebranice, Sebranice 149, 679 31 Sebranice

Obec Skalice nad Svitavou, Skalice nad Svitavou 48, 679 01 Skalice nad Svitavou

Obec Skalička, Skalička 10, 666 03 Tišnov 3

Obec Svinošice, Svinošice 1, 679 22 Lipůvka

Městys Svitávka, Hybešova 166, 679 32 Svitávka

Obec Újezd u Černé Hory, Újezd u Černé Hory 12, 679 22 Lipůvka

Obec Voděradý, Voděradý 160, 679 01 Skalice nad Svitavou

Obec Všechnovice, Všechnovice 32, 666 03 Tišnov 3

Obec Žernovnick, Žernovnick 2, 679 21 Žernovnick

Dotčené orgány:

Krajský úřad Jihomoravského kraje, ředitel, Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

Městský úřad Blansko, nám. Svobody 32, 678 24 Blansko

Městský úřad Kuřim, Jungmannova 968, 664 34 Kuřim

Městský úřad Tišnov, náměstí Míru 111, 666 19 Tišnov

Městský úřad Boskovice, Masarykovo nám. 4/2, 680 18 Boskovice

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně, Jeřábkova 4, 602 00 Brno

Ministerstvo zemědělství, odbor hospodářské úpravy a ochrany lesů, Těšnov 17, 117 05 Praha 1

Oznamovatel:

Ředitelství silnic a dálnic s. p., Závod Brno, Šumavská 525/33, 656 09 Brno

Zpracovatel dokumentace EIA:

HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šikula, Kabátníkova 5, 602 00 Brno

Zpracovatel posudku:

Ing. Zuzana Toniková, ENVI-TON, Průchova 3168, 272 01 Kladno 1

Na vědomí:

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

Ministerstvo dopravy, nábreží Ludvíka Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1

Česká inspekce životního prostředí, Na Břehu 267, 190 00 Praha 9 – Vysočany

Česká inspekce životního prostředí, OI Brno, Lieberzeitova 14, 614 00 Brno

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Kaplanova 1, 148 00 Praha 4

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR – regionální pracoviště Jižní Morava, Kotlářská 51, 602 00 Brno

Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 11, 601 75 Brno

Moravské zemské muzeum, Zelný trh 6, 659 37 Brno

Národní památkový ústav, Územní odborné pracoviště v Brně, nám. Svobody 8, 601 54 Brno

Ekopontis, s.r.o., Husovická 884/4, 614 00 Brno

Odbory MŽP:

odbor ochrany ovzduší

odbor ochrany vod

odbor adaptace na změnu klimatu

odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků

odbor výkonu státní správy IV – Brno

PŘÍLOHA 3

Závazné stanovisko k ověření souladu ze dne 20.5.2019 (č.j. MZP/2018/710/3226)

Praha dne 20. května 2019
Č. j.: MZP/2018/710/3226
Vyřizuje: Ing. Tytlová
Tel.: 267 122 072
E-mail: Katerina.Tytlova@mzp.cz

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K OVĚŘENÍ SOULADU

obsahu stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaného dle § 10 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) dne 21. 12. 2010 pod čj. 106072/ENV/10 (dále také jen „stanovisko EIA“) s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (dále jen „směrnice EIA“) podle článku II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „zákon č. 39/2015 Sb.“)

Výroková část

Název záměru:

Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je novostavba čtyřpruhové silnice se středovým dělicím pásem. Šířkové uspořádání bude v kategorii R 25,5/100.

Záměr byl v rámci dokumentace vlivů záměru na životní prostředí oznamovatelem předložen v následujících variantách:

1) *varianta 1*

Varianta 1 vede převážně v trase tzv. Staré dálnice, která byla rozestavěna ve 40. letech 20. století. Posuzovaný úsek začíná v prostoru mimoúrovňové křižovatky (dále jen „MÚK“) Kuřim, kde trasa navazuje na předchozí plánovaný úsek rychlostní silnice R43. Posuzovaný úsek končí v prostoru MÚK Svitávka umístěné na hranicích k.ú. Svitávka a k.ú. Skalice nad Svitavou v místě křížení silnice II/150. Délka úseku ve variantě 1 je 22,950 km.

2) *varianta 2*

Posuzovaný úsek ve variantě 2 začíná rovněž v prostoru MÚK Kuřim, avšak narozdíl od varianty 1 je v prvních 10 km veden východněji, tj. vede východně od obcí Malhostovice a Skalička. Od k.ú. Lysice severně se již od varianty 1 liší jen minimálně. Úsek je

opět ukončen v prostoru MÚK Svitávka. Délka úseku ve variantě 2 je 22,750 km.

3) **varianta 3**

Posuzovaný úsek ve variantě 3 začíná v prostoru MÚK Kuřim – východ, kde navazuje na stávající silnici I/43. Odtud vede severním až severovýchodním směrem až na k.ú. Žernovník u Černé Hory, odkud je trasování shodné s variantou 2. Délka úseku ve variantě 3 je 22,190 km.

4) **varianta 0**

V dokumentaci byla uvedena rovněž nulová varianta, tedy varianta ponechání současného stavu (bez realizace R43) – referenční varianta.

Součástí posuzovaného záměru (vyjma varianty 0) jsou dále:

- mimoúrovňové křižovatky MÚK Kuřim, MÚK TOS, MÚK Kuřim – východ, MÚK Černá Hora, MÚK Skalce nad Svitavou, MÚK Svitávka;
- odpočívka Lysice;
- přeložky silnic II/385 (5,9 km), I/19 (1,6 km), propojení silnic II/376 a III/37610 (1,6 km) a další vyvolané přeložky silnic nižších tříd, polních cest a inženýrských sítí.

Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu (ve znění účinném ke dni vydání stanoviska EIA):

9.3 (Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a rychlostních silnic) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu

Umístění záměru:

Varianty 1:

kraj: Jihomoravský

obce: Bořitov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drásov, Drnovice, Hluboké Dvory, Kuřim, Lubě, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Sebranice, Skalce nad Svitavou, Skalička, Svinošice, Svitávka, Voděradky, Všechnovice, Žernovník

k.ú.: Bořitov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drásov, Drnovice, Hluboké Dvory, Kuřim, Lubě, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Sebranice u Boskovic, Skalce nad Svitavou, Skalička u Tišnova, Svinošice, Svitávka, Voděradky u Kunštátu, Všechnovice u Tišnova, Žernovník u Černé Hory

Varianta 2:

kraj: Jihomoravský

obce: Bořitov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drnovice, Kuřim, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Sebranice, Skalice nad Svitavou, Svinošice, Svitávka, Újezd u Černé Hory, Voděradý, Žernovník

k.ú.: Bořitov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drnovice, Kuřim, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Nuzířov, Sebranice u Boskovic, Skalice nad Svitavou, Svinošice, Svitávka, Újezd u Černé Hory, Voděradý u Kunštátu, Žernovník u Černé Hory

varianta 3:

kraj: Jihomoravský

obce: Bořitov, Býkovice, Černá Hora, Drnovice, Kuřim, Lažany, Lipůvka, Lysice, Malá Lhota, Sebranice, Skalice nad Svitavou, Svinošice, Svitávka, Újezd u Černé Hory, Voděradý, Žernovník

k.ú.: Bořitov, Býkovice, Černá Hora, Drnovice, Kuřim, Lažany, Lipůvka, Lysice, Malá Lhota, Sebranice u Boskovic, Skalice nad Svitavou, Svinošice, Svitávka, Újezd u Černé Hory, Voděradý u Kunštátu, Žernovník u Černé Hory

**Obchodní firma
oznamovatele:**

Ředitelství silnic a dálnic ČR

IČ oznamovatele:

659 93 390

**Sídlo (bydliště)
oznamovatele:**

Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

**Příslušný úřad,
který stanovisko
EIA vydal:**

Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

**Datum vydání
stanoviska EIA:**

21. 12. 2010

**Číslo jednací
stanoviska EIA:**

106072/ENV/10

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 zákona na základě článku II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb.

vydává

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

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

ke stanovisku k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydanému dle zákona dne 21. 12. 2010 pod čj. 106072/ENV/10 ve variantě 2 a 1.

Ministerstvo životního prostředí na základě článku II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb.

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

Podmínky pro ochranu lokalit soustavy NATURA 2000:

1. Vyloučit jakoukoliv stavební dopravu směrem k evropsky významným lokalitám (dále jen „EVL“).
2. Na území EVL a jejich okolí nebudovat stavební dvory, dočasné skládky zemin, ani přístupové komunikace ke stavbě.
3. Po ukončení stavebních prací je třeba narušené povrchy okamžitě osít vhodnou směsí stanovištně odpovídajících původních druhů bylin (vhodná travino-bylinná směs). Také pro případné vegetační úpravy v podobě výsadby dřevin volit původní druhy.
4. Sledovat výskyt a následně likvidovat neoindigenofyty v území dotčeném záměrem, a to v období realizace i provozu záměru.
5. Dlouhodobě a pravidelně monitorovat stav území dotčeného záměrem, a to především ve vazbě na stabilitu populací koniklece velkokvětého a stav chráněných přírodních stanovišť.
6. V případě realizace varianty 1 využít plochy vyznačené v obr. č. 4 v příloze č. 1 stanoviska EIA k výsadbě izolačních dřevin (dřeviny specifikovat dle pozemkových poměrů v lokalitě v následných stupních projektové dokumentace záměru, doporučují se ovocné dřeviny).
7. V případě realizace varianty 1 v dalším stupni projektové dokumentace prověřit možnost propojení obou částí EVL Malhostovické kopečky zřízením zatravnovacího pásu s rozptýlenou výsadbou autochtonních dřevin, čímž dojde k celkovému posílení rostlinných společenstev.

Podmínky souhlasného stanoviska pro variantu 1:

8. Upravit technické řešení varianty 1 a optimalizovat její trasu v místech dotčení EVL Malhostovické kopečky, zejména její oddálení od EVL, a to podle řešení popsáno v příloze č. 1 stanoviska EIA, aby byl minimalizován vliv na předmět ochrany dotčené EVL Malhostovické kopečky a nebyla narušena celistvost lokality.
9. Do technického řešení varianty 1 zapracovat účinná biotechnická opatření (např. provedením vyššího násypu hrany zářezu na straně EVL, osazením vhodnými dřevinami apod.), která budou eliminovat dopady zvýšení emisí NO_x na EVL Malhostovické kopečky, spolu se změnou umístění přeložky silnice III/38529 tak, aby nezasahovala do EVL.

10. V případě realizace varianty 1 provést podrobný průzkum netopýrů a populace výra velkého v údolí Lubě s návrhem potřebných opatření.
11. V případě výběru varianty 1 minimalizovat násypy v prostoru přírodní památky Krkatá bába použitím opěrných zdí.

Podmínky souhlasného stanoviska pro variantu 2:

12. V případě, že bude vybrána k realizaci varianta 2, provést na území obce Újezd u Černé Hory následující optimalizaci trasy a eliminaci negativních dopadů na území katastru obce:
 - a) Oddálení mostního objektu na km 25,031 délky 273 m z těsné blízkosti obytné zástavby obce tak, aby byl pohledově ukryt v přilehlém lesním porostu, a provedení protihlukových opatření, aby nebyly v žádném případě překračovány zákonné hlukové limity.
 - b) Maximální snížení negativních dopadů na krajinu a krajinný ráz, a to zejména výsadbu doprovodné zeleně z geograficky původních dřevin na svazích tělesa v rámci trvalého záboru půdy v celé trase vedoucí katastrem obce, ozelenění středového pásu a plánovaných svahů.
 - c) Výstavbu protihlukových stěn v místech přiblížení trasy obytné zástavbě obce, a to jako obloukových stěn nad jízdním pruhem silnice, ke kterým bude přihrnuta zemina a val bude ozeleněn.
 - d) Pohyb hlavní obslužné staveništní dopravy pouze po již vybudované části stavby tak, aby hlavní příjezdové trasy nevedly přes obec.
13. V případě varianty č. 2 prověřit možnost úpravy řešení mostů v k.ú. Újezd u Černé Hory tak, aby bylo minimalizováno ovlivnění rekreačního centra „Jižní portál“ v oblasti Žlebu u říčky Lubě.
14. V souvislosti s kvalitou ovzduší se zabývat klimatickým zhodnocením lokality, zejména u varianty 2, kde se nachází nejvíce oblastí označených jako plochy s možným zhoršením provětrávání a zvýšenou četností přízemních inverzních situací v důsledku realizace záměru.

Podmínky souhlasného stanoviska společné pro obě doporučené varianty:

Podmínky pro fázi přípravy záměru:

15. Navrhnout zahrnutí a zohlednění vybrané trasy R43 (včetně MÚK) v územně plánovacích dokumentacích dotčených obcí a v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje.
16. V dalších stupních projektové dokumentace navrhnout technické a stavební řešení stavby (zářezy, násypy, mosty, MÚK apod.) tak, aby byly minimalizovány zásahy do krajinného rázu a aby stavba byla ohleduplně začleněna do území.
17. Pro maximální začlenění stavby do krajiny a zvýšení estetických hodnot území využít všechny dostupné možnosti (materiálové a barevné řešení, ozelenění svahů a násypů

a výsadba krycí zeleně, zemní valy, řešení protihlukových stěn atd.). Skalní výchozy odkryté na svazích zářezů nezasypávat vrstvou humusu, ale ponechat volně. Vhodným způsobem zajistit ochranu (příp. záchranný přesun) objektů drobné architektury v trase záměru nebo v jeho blízkosti.

18. Zpracovat studii návrhu komplexních krajinných úprav pro začlenění trasy R43 do krajiny včetně vytipování ploch pro kompenzační opatření (podle vybrané varianty – např. kompenzace biotopů v tělese Staré dálnice, kompenzace drobných vodních ploch v tělese Staré dálnice, revitalizace drobných vodotečí a jejich břehových porostů křížících trasu silnice R43, posílení stávajících chráněných lokalit v území apod.).
19. V dalších stupních projektové dokumentace minimalizovat kácení zeleně i zásahy do pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“).
20. Zpracovat pasportizaci a dendrologické ohodnocení kácené zeleně a lesních porostů včetně vyhodnocení vzniklé újmy.
21. Zpracovat projekt náhradních výsadeb za kácenou zeleň a projednat s příslušnými úřady. Pro náhradní výsadby a pro ozelenění tělesa silnice použít především stanovištně vhodné autochtonní druhy, omezit použití nepůvodních kultivarů.
22. V rámci dalšího stupně projektové dokumentace (DÚR) zpracovat pro vybranou variantu podrobnou hlukovou studii a návrh protihlukových opatření optimalizovat tak, aby byl zajištěn reálný předpoklad splnění minimálně hygienických limitů hluku dle platných předpisů pro chráněné venkovní prostory staveb a chráněné venkovní prostory, a to s ohledem na stávající stav i výhledový stav dle schválených územně plánovacích dokumentací. Při hodnocení výsledku je třeba uvažovat i nejistotu výpočtu.
23. V návrhu protihlukových opatření je nutné zohlednit celý chráněný venkovní prostor staveb (nejen úroveň cca 1.NP).
24. V dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) zhodnotit vliv výstavby R43 na hlukovou situaci, včetně všech přeložek a dalších rekonstrukcí místních komunikací spojených s intenzitami ze staveništní dopravy, případně navrhnout protihluková opatření k zajištění nepřekročení platných hygienických limitů hluku.
25. Pro vybranou variantu prověřit možnosti přehodnocení rozsahu a umístění dotčených ploch výhledové obytné zástavby (na kterých dosud nebyla zástavba realizována) tak, aby plánovaná zástavba nebyla umísťována na plochy, kde se ve výhledu předpokládá překračování hygienických limitů hluku.
26. Navrhnout opatření k eliminaci negativních dopadů výstavby na kvalitu ovzduší v dotčených obytných zónách.
27. V dokumentaci pro územní řízení stanovit pořadí provádění změn v území v souvislosti s realizací celé R43.
28. Pro návrh protihlukových stěn využít v maximální míře vegetačních prvků, přednostně podle možnosti řešit protihluková opatření formou terénních úprav a ozeleněných zemních valů.

29. Ve spolupráci s Vězeňskou službou ČR vyhodnotit pro vybranou variantu rozsah dotčení areálu věznice v Kuřimi hlukem z provozu na MÚK Kuřim – východ, a v případě potřeby navrhnout vhodná opatření pro ochranu chráněných venkovních prostor v areálu věznice.
30. Projektovou dokumentaci pro vybranou variantu upravit tak, aby byly zachovány a nenarušeny vodní plochy Ve Slatinách a vodní plochy u Všehovic pro zachování biodiverzity krajiny.
31. V dalším stupni projektové dokumentace zajistit funkčnost dotčených existujících závlah a odvodnění.
32. Zajistit převedení průtoků všech existujících toků (i občasných) přes těleso komunikace.
33. Provést podrobný geotechnický a hydrogeologický průzkum a na základě výsledků navrhnout řešení stavby tak, aby při budování zářezů trasy nedošlo k významnému ovlivnění podzemních vod a hydrogeologických poměrů v dotčeném území.
34. Nejen při průchodu v blízkosti vodních zdrojů striktně zachovávat opatření k zabezpečení povodí před náhodnými úniky nespécifikovaných, především ropných látek (odvodnění pomocí kanalizace, sedimentační nádrže, stabilní norné stěny před vyústěními odvodnění do recipientů).
35. Pro odvod odpadních vod z komunikace a MÚK navrhnout na základě výpočtů znečištění (chloridy) systém odvodnění a dostatečné záchytné a usazovací nádrže, aby vypouštěné vody do recipientů splňovaly stanovené ukazatele pro vypouštění vod a aby nedošlo k ovlivnění kvality vody v recipientech.
36. Při návrhu řešení vybrané varianty v dalších stupních projektové dokumentace respektovat ochranné pásmo vodního zdroje v lokalitě Hodišky (zásobuje pitnou vodou celý městys Svítávka).
37. Při návrhu řešení vybrané varianty v dalších stupních projektové dokumentace respektovat prameniště a vodní zdroj obce Žernovník včetně ochranného pásma v k.ú. Černá Hora. Respektovat i nový vrt pro zajištění zdroje pitné vody (parcela č. 446/3 v k.ú. Žernovník u Černé Hory) a jeho případné ochranné pásmo. V další etapě přípravy stavby předložit obci výsledky geotechnického průzkumu a koncepci odvodnění, včetně řešení ochrany před kontaminací tohoto úseku.
38. Provést podrobný pedologický průzkum v území dotčeném stavbou a na základě výsledků minimalizovat zábory zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) v I. a II. třídě ochrany, taktéž minimalizovat zábory a zásahy do PUPFL. Po zjištění mocnosti orniční vrstvy stanovit množství skryté ornice.
39. Na základě výsledků pedologického průzkumu navrhnout odděleně skrývku ornice I., event. II. třídy ochrany, ostatních tříd ochrany a podorničí, aby nejvyšší kvalita půdy byla využita pro zemědělské účely (zúrodnění zemědělských pozemků) a pro využití na stavbě byly využity půdy s nižším stupněm ochrany. Využití skrývky provést podle pokynů orgánu ochrany ZPF.

40. V dalším stupni projektové dokumentace navrhnout a specifikovat potřebná protierozní opatření (zejména na svazích náspů a zářezů).
41. V dalším stupni projektové dokumentace navrhnout technické a stavební řešení rychlostní silnice, přeložek silnic i doprovodných staveb šetrně tak, aby bylo minimalizováno negativní ovlivnění obhospodařování zemědělských pozemků v okolí silnice R43.
42. Respektovat stávající síť účelových komunikací a v případě jejího dotčení zajistit dostatečný přístup a umožnění hospodaření na lesních a zemědělských pozemcích.
43. V dalším stupni projektové dokumentace pro vybranou variantu zohlednit plánovanou trasu jezdecké stezky v rámci konceptu páteřních jezdeckých tras a stezek v Jihomoravském kraji.
44. V dalších stupních projektové dokumentace upřesnit jednotlivé druhy produkovaných odpadů a uvést odhad jejich množství a předpokládaný způsob využití nebo odstranění.
45. Zpracovat návrh plánu organizace výstavby a účinnými opatřeními minimalizovat veškeré negativní vlivy v etapě výstavby.
46. Pro vybranou variantu zpracovat v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) rozptylovou studii (RS), která zohlední celkovou imisní situaci, tj. kromě příspěvku záměru také pozadí hodnota ovzduší. Pro konstrukci pozadí využít místo stanice imisního měření ve Svitavách – Lánech například hodnot Krajské rozptylové studie vytvořené Českým hydrometeorologickým ústavem ve spolupráci s Krajským úřadem Jihomoravského kraje, která řeší specifickou problematiku emisí podél dopravních cest. Příspěvek záměru po přičtení k předpokládanému pozadí porovnat k limitům v předpokládaném roce uvedení záměru do provozu. V případě výskytu jiných významných zdrojů znečišťujících ovzduší v lokalitě záměru zahrnout tyto zdroje také do RS. Do RS zahrnout mapové přílohy pro oxid uhelnatý, benzen a benzo(a)pyren.
47. V případě zjištění významných rozdílů ve výsledcích nové a již zpracované rozptylové i hlukové studie zpracovat nové hodnocení zdravotních rizik. Dále doporučujeme zabývat se v souvislosti s kvalitou ovzduší také klimatickým zhodnocením lokality.
48. Pro vybranou variantu trasy v rámci projektové dokumentace pro stavební řízení, až budou určeny dopravní trasy při výstavbě rychlostní silnice R43 a organizace výstavby, zpracovat rámcovou rozptylovou studii alespoň pro případy, kdy dopravní trasy budou procházet zastavěným územím obcí a kdy intenzita staveništní dopravy na těchto trasách bude představovat podstatné nebo významné zvýšení dosavadní dopravní intenzity, aby bylo prokázáno, že obyvatelé těchto obcí nebudou vystaveni nadměrnému znečištění ovzduší, jež by mohlo ovlivnit jejich zdravotní stav.
49. Navrhnout opatření k eliminaci negativních dopadů výstavby na kvalitu ovzduší v dotčených obytných zónách.
50. Pro vybranou trasu provést v dalším stupni projektové dokumentace podrobnější doplňující biologický průzkum a biologické hodnocení a na jeho základě stanovit

konkrétní podmínky pro minimalizaci vlivů na nalezené zvláště chráněné nebo cenné druhy.

51. Zpracovat studii pro transfer srstnatce pleťového z tělesa Staré dálnice na vhodné náhradní lokality.
52. V další fázi projektové přípravy stavby minimalizovat rozsah technických úprav koryt křížených vodních toků a zachovat jejich přirozený ráz.
53. Pro zvýšení biodiverzity navrhnout osetí svahů nového silničního tělesa druhově bohatšími travními směsmi.
54. Pro vybranou trasu zpracovat v dalším stupni projektové dokumentace podrobnou migrační studii a na jejím základě optimalizovat technické a stavební řešení silnice R43 a opatření pro zajištění dostatečných migračních koridorů. Pro ochranu zvěře realizovat oplocení silnice se zaústěním na mostní přechody a migrační koridory.
55. Zajistit migrační prostupnost tělesa komunikace pro nejširší spektrum organismů a v maximální míře zamezit střetům s vozidly. Zajistit dostatečně hustou síť funkčních ekoduktů.
56. Zajistit realizaci adekvátních kompenzačních opatření – kompenzaci zaniklých biotopů, doprovodná opatření při realizaci ekoduktů, naváděcích tras a letových koridorů, využití možného potenciálu vzniku „kvalitních biotopů“ na stavbou zasažených místech a v jejich okolí (zářezy, násypy....), kompenzaci za zábory volné krajiny, vytvořit nová refugia pro řadu organismů, výsadbu geograficky původních stromů a keřů, zakládání lučních porostů, realizaci drobných vodních ploch, či ponechání vhodných částí samovolné sukcese.
57. Zajistit tahové cesty obojživelníků vhodným způsobem přemostění potoků a řek, případně vybudování speciálních podchodů pro obojživelníky. Za zánik rozmnožovací lokality (Skalice – jezírko Žlíbky) obojživelníků bude třeba vybudovat vhodnou náhradní lokalitu, která umožní místním populacím jejich další reprodukci, vytvoření nových rozmnožovacích lokalit.
58. Na zmírnění negativních vlivů na chráněné plazy (ještěrky obecné a slepýše křehkého) realizovat kompenzační opatření, jež podpoří jejich místní populace. Může se jednat především o budování vhodných stanovištních mikrolokalit (např.: kamenné zídky či hromady), umělých zimovišť či celých náhradních biotopů.
59. Případné odtěžování dnového sedimentu za účelem dosažení žádoucí průtočné kapacity mostního profilu realizovat na základě těchto podmínek:
 - a) Pohyb mechanizace v korytě musí být omezen na nejnutnější míru. Práce v korytě provést v co možná nejkratším čase.
 - b) Práce v korytě realizovat mimo hlavního období rozmnožování ryb (březen – květen), pokud se ryby v daném úseku vyskytují. Práce neprovádět také v době vysokých teplot a extrémně nízkých průtoků (letní měsíce), kdy může nastat hynutí ryb v důsledku dušení.

- c) V každém případě je třeba zabránit únikům provozních kapalin (pohonné hmoty, mazací oleje aj.) do vodního prostředí. Pro případ havárie v navazujícím úseku nainstalovat nornou stěnu.
- d) Pro všechny stavební zásahy platí zásada, že je třeba zcela vyloučit únik cementového mléka do toku (dodržení technologické kázně), jež ve všech případech představuje havarijní situaci s fatálními následky pro říční faunu.
60. Preferovat výstavbu dostatečně kapacitních mostů, a to i za cenu zvýšených nákladů, před zásahy do koryt vodních toků.
61. Součástí stavebních zásahů do koryt budou opatření na zlepšení životních podmínek pro vodní organismy, zejména pak ryby. Jedním z vhodných typů opatření je zvyšování členitosti necitlivě upravených koryt instalací jednotlivých kamenů velké velikosti, zasazených do dna. Kameny tak budou v korytě vytvářet proudové stíny a obecně rozčleňovat proudnici.
62. Pro omezení negativního vlivu na netopýry v současnosti využívající zájmové území, zajistit následující opatření:
- a) Porosty, nacházející se přímo na dálničním tělese, které bude nutno vykácet, odstranit začátkem podzimního období. Pokud by došlo k smýcení v zimním období, hrozí přímá likvidace zimujících jedinců a úhyny v důsledku podchlazení.
- b) V místech, kde je silniční těleso téměř v rovině nebo pouze mírně nad současným terénem biokoridoru, hrozí kolize netopýrů s vozidly. V těchto místech osázet čela koridorů za krajnicí tělesa hustým, alespoň 2 m vysokým keřovým porostem nebo instalovat umělé pásy ptačích zábran, aby k přirozenému snižování výšky nedocházelo a netopýři přelétli těleso bez újmy.
- c) Biokoridory zachovat především v místech, kde těleso odděluje dva velmi blízké lesní celky (pás otevřené plochy nepřekračuje 50 m), kde odděluje vodní plochu od lesního porostu nebo intravilánu, popřípadě kvalitní porost od intravilánu.
63. Pro zajištění funkčnosti územního systému ekologické stability (dále jen „ÚSES“) navrhnout úpravu ÚSES vyplývající ze zásahů do jeho jednotlivých prvků.
64. U přeložek komunikací navrhnout a provést obnovu doprovodných porostů s preferencí stanovištně vhodných dřevin.
65. Navrhnout a 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.
66. Pro kompenzační výsadby mimo lesní i lesní zeleně je nezbytné použít geograficky původní dřeviny, přičemž je důležité zohlednit stanovištní podmínky (expozice svahu, fyzikální a chemické vlastnosti půdního substrátu).
67. V okolí přírodní památky Čtvrťky za Bořím realizovat soustavu hydrogeologických vrtů s cílem prověření zdroje a směru proudění podzemní vody, která je klíčová pro existenci lokality.

68. Projekčně prověřit rozsah navržených MÚK, v případě možnosti tyto MÚK minimalizovat.
69. Před zahájením stavebních prací odstranit nelegální skládky odpadů, jež se vyskytují na tělese Staré dálnice a jejichž původ není znám. Je třeba provést identifikaci odpadů zde uložených a navrhnout způsob jejich odstranění.
70. Při přípravě plánu organizace výstavby minimalizovat (rozsahem i časově) dočasný zábor PUPFL při průchodu trasy lesními celky.
71. Zpracovat etapy stavby a plán organizace výstavby tak, aby byly během výstavby v maximální míře minimalizovány veškeré negativní vlivy na okolí, na životní prostředí i obyvatelstvo.
72. Etapizaci i provádění stavby navrhnout tak, aby byla co nejvíce zkrácena celá doba výstavby, a tím omezeno časové působení nepříznivých vlivů.
73. Staveništní dopravu navrhnout tak, aby probíhala po linii budoucího tělesa komunikace a nezasahovala mimo těleso.
74. Vytvořit dostatečný časový prostor pro předstihové provedení záchranných archeologických výzkumů, mimo jiné také v rámci správního řízení, tzn. vykoupení nebo pronájem vytipovaných ploch a jejich předstihové vynětí ze zemědělského půdního fondu.
75. V dostatečném předstihu provést liniovou sondáž celé trasy za pomoci techniky a na jejím základě zmapovat co nejpřesněji všechna naleziště, případně hustotu jejich osídlení (což je považováno za nejobektivnější, nejefektivnější a nejlevnější metodu). Na některých takto již vytipovaných nalezištích může být sondáž doplněna o kvalitní archeogeofyzikální prospekci za účelem upřesnění struktury osídlení.
76. Umožnit na pozitivně zjištěných lokalitách záchranu stavbou ohrožených archeologických památek především formou předstihových výzkumů v klimaticky příznivém období.
77. V dalším stupni projektové dokumentace prověřit, aby tangenta u Kuřimi míjela Špihlík mezi Špihlíkem a Zlobicí, výškově řešit tangentu v zářezu, příp. valy tak, aby nebyl narušen krajinný ráz volné přírody. Dále vedení tangenty řešit tak, aby byla vedena co nejšetrnějším způsobem tak, aby případná stavba měla co možná nejmenší negativní dopad na kvalitu pozemků v blízkosti silnice II-385 a MÚK TOS a neměla negativní vliv na příjezd k pozemkům a stavbám v tomto území.
78. V dalším stupni projektové dokumentace prověřit zachování příjezdů do Kuřimi – od Čebína z R43, u Golfového hřiště, u Prefy, u Podlesí.
79. V dalším stupni projektové dokumentace prověřit v úseku propojení R43 a I/43 zachování propojení Kuřimi s přírodní památkou Zlobice pro pěší, cyklistickou a motor. dopravu (min. 3 přemostění).
80. V dalším stupni projektové dokumentace zohlednit a zachovat novou cyklostezku Malhostovice – Kuřim.

Podmínky pro fázi realizace záměru:

81. Dodržovat technologickou kázeň při provádění stavby a pravidelně kontrolovat její dodržování.
82. Při průchodu stavby v blízkosti vodních zdrojů striktně zachovávat veškerá opatření k zabezpečení povodí před náhodnými úniky závadných a nebezpečných látek, stavbu provádět a zabezpečit tak, aby nedošlo k riziku ohrožení kvality vodních zdrojů.
83. Kompenzovat břehové a doprovodné porosty vodních toků a vodních ploch poškozených či zničených výstavbou rychlostní silnice jejich revitalizací, včetně výsadby domácích dřevin odpovídajících stanovištním podmínkám.
84. Veškeré odpadní vody před vypouštěním do recipientů předčistit v záchytných a usazovacích nádržích.
85. Zabezpečit staveniště, zařízení staveniště i skládky a deponie zemin a jiných sypkých materiálů tak, aby nedocházelo ke splavování do vodních toků a k jejich zanášení.
86. Zajistit pravidelnou kontrolu technického stavu vozidel a mechanismů, aby bylo minimalizováno riziko úniku ropných látek a riziko kontaminace povrchových a podzemních vod.
87. Vozidla a mechanismy odstavovat pouze na zpevněné a zabezpečené ploše.
88. Neprovádět stavební činnost v době od 21.00 hod do 7.00 hod, neboť v této době platí nižší limitní hodnoty hluku.
89. Nejvíce hlučné práce provádět v době od 8.00 do 12.00 hod a od 13.00 do 17.00 hod, a to pouze v pracovní dny.
90. Před uvedením stavby do trvalého užívání budou předloženy výsledky měření hluku k ověření předpokládaných hladin hluku. Na základě výsledků budou případně navržena dodatečná protihluková opatření, aby byly dodrženy platné hygienické limity hluku.
91. Před započítím výkopových a stavebních prací provést analýzu skrývkových a výkopových zemin na případnou kontaminaci. Na základě výsledků rozhodnout o následném využití těchto zemin.
92. Před započítím stavby je nutné zajistit oddělené deponování ornice při skrývkových pracích a její využití dle požadavků příslušného orgánu ochrany ZPF; skrývku ornice je třeba zabezpečit jak proti degradaci, tak i proti jejímu zaplevelení, příp. invazi neofytů.
93. Skrývku půdy provádět v období vegetačního klidu.
94. Skrývku ornice I. a II. tř. ochrany nepoužívat na stavbě na rekultivaci ploch staveniště a svahů, ale po dohodě s orgánem ochrany ZPF přednostně využít pro zemědělské využití ke kultivaci méně bonitních půd podle pokynů příslušného orgánu ochrany ZPF.
95. Veškeré práce na stavbě musí být prováděny způsobem, který minimalizuje nebezpečí úniku znečišťujících látek, a tím i riziko kontaminace půdy (zajistit pravidelnou kontrolu automobilů a mechanismů pracujících na stavbách, jejich případnou údržbu/opravy provádět mimo plochu staveniště, na plochách zařízení staveniště neskladovat pohonné

- hmoty, na staveništi zajistit dostatek prostředků pro rychlou a účinnou likvidaci případného havarijního úniku závadných látek aj.).
96. Provádět veškeré zemní práce na základě domluvy mezi archeologem, investorem a dodavatelem stavby.
 97. Provádět skryvky orničních a podorničních vrstev po celé trase pod odborným dohledem a podle dispozic zástupce oprávněné archeologické organizace.
 98. Veškeré podstatné změny a doplňky projektu dotýkající se archeologických zájmů neprodleně konzultovat s oprávněnou organizací.
 99. Oznamovat termíny zahájení zemních prací na jednotlivých úsecích stavby nebo objektech s dostatečným předstihem alespoň 14 dnů za účelem koordinace harmonogramu stavby s postupem archeologických prací.
 100. Při výstavbě účinně chránit stávající dřeviny bedněním aj., nenarušovat vegetační kryt.
 101. Náhradní výsadby za pokácenou zeleň realizovat po dohodě s dotčenými obcemi především na návrhových plochách dle platných ÚP obcí.
 102. Vegetační úpravy okolí propustků, které jsou součástí biokoridorů, je nutno upravit v souladu s Metodikou křížení komunikací vodních toků, kterou vydala Agentura ochrany přírody a krajiny.
 103. Kromě dotčených EVL maximálně eliminovat staveništní dopravu i v blízkosti přírodní památky Čtvrtky za Bořím.
 104. V okolí dotčených EVL i přírodní památky Čtvrtky za Bořím a rovněž na PUPFL nebudovat stavební dvory, dočasné skládky zemin ani přístupové komunikace ke stavbě. Zvážit dočasné oplocení výše uvedených lokalit (ze strany ke stavbě) z důvodu zamezení přístupu osob ze stavby do těchto cenných území.
 105. V průběhu stavby zajistit veškerá opatření pro minimalizaci emisí znečišťujících látek (zejména prašných emisí) do ovzduší – např. zkrápěním a zakrýváním prašných materiálů a deponií zemin, udržováním staveništních i ostatních komunikací v čistotě (pravidelný úklid), zakrýváním prašných materiálů při dopravě nákladními auty, pravidelné čištění dopravních prostředků a stavebních mechanismů používaných na stavbě, pravidelná kontrola technického stavu dopravních prostředků a stavebních mechanismů používaných na stavbě z hlediska produkce emisí, omezení zemních prací a prašných činností za sucha nebo silně větrného počasí atd.
 106. Po ukončení stavby (jednotlivých etap nebo dílčích úseků) neprodleně odstranit veškerá již nepotřebná zařízení staveniště a stavebních dvorů, uvolněné plochy rekultivovat a uvést do původního stavu.
 107. V období výstavby zajistit dostatečnými preventivními opatřeními (např. kontrola technického stavu mechanismů, manipulace se závadnými látkami pouze na zabezpečené ploše, dodržování technologie stavby a provozního řádu atd.), aby nedošlo ke kontaminaci půdy závadnými nebo nebezpečnými látkami.

108. Před zahájením stavebních prací v předstihu informovat Moravský rybářský svaz o zahájení stavebních prací, za účelem odlovení ryb v povodí toků Svitava a Semíč.

Podmínky pro fázi provozu záměru:

109. Zajistit realizaci a dodržování všech navržených opatření k minimalizaci negativních vlivů při provozu a údržbě silnic.
110. Zpracovat havarijní plán pro komunikaci k zajištění ochrany půdy a vod před kontaminací.
111. Před uvedením stavby do trvalého užívání předložit výsledky měření hluku k ověření předpokládaných hladin hluku. Na základě výsledků budou případně navržena dodatečná protihluková opatření, aby byly dodrženy platné hygienické limity hluku.

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného závazného stanoviska:

Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „MŽP“), jako příslušný úřad podle § 21 zákona, obdrželo dne 17. 9. 2018 žádost o vydání závazného stanoviska podle článku II bodu 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. k záměru „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“, ke kterému bylo vydáno stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí dne 21. 12. 2010 pod čj. 106072/ENV/10.

MŽP v souladu s článkem II bodem 1. přechodných ustanovení zákona č. 39/2015 Sb. na základě obdržené výše uvedené žádosti ověřovalo, zda je obsah stanoviska EIA v souladu s požadavky právních předpisů, které zpracovávají směrnici EIA. Požadavky na obsah stanoviska EIA jsou stanoveny výhradně v zákoně, konkrétně v příloze č. 6 k zákonu. MŽP se tedy při ověřování zabývalo výhradně otázkou, zda obsah stanoviska EIA věcně odpovídá požadavkům přílohy č. 6 k zákonu, případně, zda jsou příslušné informace obsaženy alespoň v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (Mgr. Tomáš Šíkula, říjen 2007), nebo v posudku o vlivech záměru na životní prostředí (Ing. Zuzana Toniková, prosinec 2008).

Požadavky bodu I. (Povinné údaje) přílohy č. 6 k zákonu:

1. Název záměru – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 1. straně stanoviska EIA.*
2. Kapacita (rozsah) záměru – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 1. a 2. straně stanoviska EIA.*
3. Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu – *uvedeno v části B.I.1 na 8. straně dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (Mgr. Tomáš Šíkula, říjen 2007).*
4. Umístění záměru – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 2. straně stanoviska EIA.*
5. Obchodní firma oznamovatele – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 2. straně stanoviska EIA.*
6. IČ oznamovatele – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 2. straně stanoviska EIA.*

7. Sídlo (bydliště) oznamovatele – *uvedeno v části I. (Identifikační údaje) na 2. straně stanoviska EIA.*
8. Podmínky pro fázi přípravy záměru, realizace (výstavby) záměru, provozu záměru, popřípadě podmínky pro fázi ukončení provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví – *uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na 17. – 27. straně stanoviska EIA (část za výrokovou částí stanoviska EIA).*
9. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí (parametry, délka sledování) přiměřené povaze, umístění a rozsahu záměru a významnosti jeho vlivů na životní prostředí – *uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na 17. – 27. straně stanoviska EIA (část za výrokovou částí stanoviska EIA).*

Požadavky bodu II. (Odůvodnění) přílohy č. 6 k zákonu:

1. Odůvodnění vydání souhlasného / nesouhlasného stanoviska EIA včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek – *uvedeno v části II. (Průběh posuzování) na 3. a 4. straně stanoviska EIA (Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti) a dále v části III. (Hodnocení záměru) na 6. – 10. straně stanoviska EIA (Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti, Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí).*
2. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti – *uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na 6. – 9. straně stanoviska EIA.*
3. Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí – *uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na 9. – 10. straně stanoviska EIA.*
4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí – *uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na 11. – 12. straně stanoviska EIA.*
5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci – *uvedeno v části III. (Hodnocení záměru) na 12. – 13. straně stanoviska EIA formou odkazu na posudek o vlivech záměru na životní prostředí (RNDr. Vladimír Ludvík, červenec 2010), konkrétně je tato problematika řešena v části V. (Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci), resp. v příloze č. 4 k tomuto posudku.*
6. Okruh dotčených územních samosprávných celků – *uvedeno v rozdělovníku dopisu, kterým bylo stanovisko EIA rozesláno a v části B.I.8 (Výčet dotčených územních samosprávných celků) na 21. straně dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (Mgr. Tomáš Šíkula, říjen 2007).*

Další požadavky přílohy č. 6 k zákonu:

- tj. označení příslušného úřadu, číslo jednací, datum vydání závazného stanoviska, otisk razítka příslušného úřadu, jméno, příjmení a podpis pověřeného zástupce příslušného úřadu – *uvedeno na první a poslední (27.) straně stanoviska EIA.*

Dle výše uvedeného je zřejmé, že obsah stanoviska EIA čj. 106072/ENV/10 ze dne 21. 12. 2010 po formální stránce odpovídá požadavkům přílohy č. 6 k zákonu, a to ve všech bodech kromě bodu I.3 (Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu), přičemž tento bod je uveden v části B.I.1 na 8. straně dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (Mgr. Tomáš Šikula, říjen 2007). Zařazení záměru dle přílohy č. 1 k zákonu je formální náležitostí závazného stanoviska, která nemá na výrokovou část závazného stanoviska ani odůvodnění žádný vliv, z věcného hlediska tedy tato skutečnost není podstatná. Neuvedení okruhu dotčených územních samosprávných celků přímo ve stanovisku EIA nemá žádný dopad na výrokovou část stanoviska EIA a nemá ani dopad na právní postavení dotčených územních samosprávných celků v navazujícím řízení.

Po ověření věcné stránky obsahu předmětného stanoviska EIA lze konstatovat, že jednotlivé kapitoly obsahují shrnutí informací, které požaduje zákon, tzn., že stanovisko EIA obsahuje mimo jiné jednoznačnou charakteristiku záměru, celkový závěr z provedení posouzení vlivů záměru na životní prostředí, zhodnocení technického řešení záměru, návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně všech povinností a podmínek pro monitorování a rozbor vlivů na životní prostředí apod. Závěr z posouzení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je pak podrobně uveden v dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí (Mgr. Tomáš Šikula, říjen 2007) nebo v posudku o vlivech záměru na životní prostředí (Ing. Zuzana Toniková, prosinec 2008), na jejichž podkladě byly závěry a shrnutí informací, které požaduje zákon, ve stanovisku EIA formulovány.

MŽP konstatuje, že do procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí předcházejícímu vydání předmětného stanoviska EIA měla veřejnost možnost se zapojit.

Součástí dokumentace vlivů záměru na životní prostředí bylo stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 114/1992 Sb.“). V tomto stanovisku Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí, ze dne 4. 1. 2006 nebyl vyloučen významný vliv na lokality soustavy Natura 2000. V dokumentaci EIA (Mgr. Tomáš Šikula, říjen 2007) byl posouzen vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000 v jehož celkovém zhodnocení byl vyloučen vliv na EVL Zkamenělá stavba, Malhostovická pecka a Zlobice ve variantách 1, 2 a 3, zde byla doporučena k realizaci varianta 3 záměru (nejvzdálenější od EVL). V závěru posudku na vyhodnocení vlivů záměru na lokality soustavy Natura 2000 (Mgr. Milan Bussinow, Ph.D., 05/2010) je uvedeno, že varianta 1 má významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL Malhostovické kopečky a nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL Zlobice, varianta 2 a 3 nemají významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL Malhostovické kopečky a EVL Zlobice. Realizace varianty 1 není zde doporučena, z hlediska vlivů na EVL byly akceptovány varianty 2 a 3, přičemž jako nejvhodnější byla zvolena varianta 3. V rámci legislativních úprav týkajících

se lokalit soustavy Natura 2000 došlo v roce 2009 ke sloučení EVL Malhostovická pecka a Zkamenělá svatba a vznikla tak EVL Malhostovické kopečky. Současně se sloučením lokalit došlo také k rozšíření předmětů ochrany o dvě přírodní stanoviště. Na tuto skutečnost nemohla dokumentace EIA s ohledem na dobu jejího předložení (rok 2007) nijak reagovat, proto vzhledem ke skutečnostem, které vyplynuly z veřejného projednání v rámci procesu EIA, došlo k vytvoření opatření, které zmírňovalo negativní vliv varianty 1 na EVL Malhostovické kopečky. Na základě nového technického řešení (odklon trasy varianty 1 od EVL Malhostovické kopečky, umístění do hlubokého zářezu, zachování přeložky silnice III/38529 v původní trase – HBH Projekt spol. s r.o., 7/2010) byl vypracován aktualizovaný odborný poklad k předmětnému záměru (Mgr. Milan Bussinow, Ecological Consulting, 7/2010). Tento odborný podklad významný negativní vliv varianty 1 na EVL Malhostovické kopečky vyloučil za současného splnění následujících podmínek – zachování upraveného technického řešení varianty 1 při průchodu v blízkosti EVL Malhostovické kopečky a dodržení dalších navržených opatření v odborném podkladu. Všechny tyto podmínky se následně staly součástí souhlasného stanoviska EIA. Dne 17. 8. 2018 vydal Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, stanovisko podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. čj. JMK 121438/2018, ve kterém byl vyloučen významný vliv na lokality soustavy Natura 2000. V současné době se na území nenachází žádná nová lokalita soustavy Natura 2000. V předmětných EVL nedošlo od vydání výše uvedeného stanoviska podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. ke změnám (hranic, předmětu ochrany).

Stanovisko EIA k předmětnému záměru bylo vydáno dne 21. 12. 2010. Platnost tohoto stanoviska byla 5 let ode dne jeho vydání, tzn. do 21. 12. 2015. Dne 21. 12. 2015 byla na MŽP doručena žádost oznamovatele o prodloužení platnosti stanoviska EIA (tedy v době platnosti stanoviska EIA). Žádost byla následně doplňována a dne 28. 4. 2017 byla platnost stanoviska EIA prodloužena o 5 let, tj. do 21. 12. 2020. Stanovisko EIA je proto v souladu s čl. II bodu 7 přechodných ustanovení zákona č. 326/2017 Sb. platné do 21. 12. 2020. Stanovisko EIA je tedy ke dni vydání tohoto závazného stanoviska platné.

S ohledem na výše uvedené dospěl příslušný úřad k závěru, že stanovisko EIA čj. 106072/ENV/10 ze dne 21. 12. 2010 je v souladu s požadavky zákona, a tedy i s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici EIA.

Odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Podmínky uvedené v tomto závazném stanovisku jsou stanoveny na podkladě procesu posuzování vlivů záměru „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ na životní prostředí, tzn. byly převzaty ze stanoviska EIA čj. 106072/ENV/10 ze dne 21. 12. 2010.

Na základě výše uvedených podkladů MŽP ověřilo, že obsah stanoviska EIA je v souladu s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici EIA, a současně stanovilo, které z podmínek uvedených v tomto stanovisku jsou správní úřady příslušné k vedení navazujících řízení povinny zahrnout do svých rozhodnutí. Z původně stanovených podmínek ve stanovisku EIA byly vypuštěny podmínky, které ukládají oznamovateli plnit povinnosti vyplývající z platných právních předpisů (podmínka č. 46, 76, 90, 91, 94, 101, 104, 109, 110).

Podmínka č. 30, která se týkala požadavku na úpravu vybrané varianty tak, aby byly zachovány a nenarušeny vodní plochy Ve Slatinách a vodní plochy u Všechovic pro zachování biodiverzity krajiny, byla v materiálu „D43 Kuřim – Svitávka – Podklad pro vydání závazného stanoviska podle přechodných ustanovení zákona č. 35/2015 Sb. (Podklad pro „Ověřovací stanovisko“)“ (HBH Projekt spol. s r.o., srpen 2018) (dále jen „podklad“) navržena k nepřevzetí do tohoto závazného stanoviska, neboť obě vodní plochy jsou vázány na výkopové partie tělesa „německé“ dálnice a nacházejí se tedy přímo v trase dálnice. Jejich zachování by vyžadovalo změnu trasy s dalšími územními nároky a s dopady do území (v případě vodní plochy u Všechovic přiblížení k obci Všechovice nebo Skalička, v případě vodní plochy Ve Slatinách změnu místa dopravního napojení na navazující silniční síť). Na základě výše uvedeného se dle tohoto podkladu jeví jako účelnější vybudování nových vodních ploch obdobného charakteru v rámci kompenzačních opatření. Jedná se o řešení – kompenzaci vodních ploch nacházející se v tělese „německé“ dálnice, vycházející z plnění znění podmínky č. 18 (Zpracovat studii návrhu komplexních krajinných úprav pro začlenění trasy R43 do krajiny včetně vytipování ploch pro kompenzační opatření (podle vybrané varianty – např. kompenzace biotopů v tělese Staré dálnice, kompenzace drobných vodních ploch v tělese Staré dálnice, revitalizace drobných vodotečí a jejich břehových porostů křížících trasu silnice R43, posílení stávajících chráněných lokalit v území apod.)) stanoviska EIA.

Předmětná podmínka byla do stanoviska EIA vložena na základě požadavku České inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno (dále jen „ČIŽP“), který byl uplatněn v rámci vyjádření k posudku o vlivech záměru na životní prostředí (Ing. Zuzana Toniková, prosinec 2008). ČIŽP požadovala, aby požadavek na zachování vodních ploch Ve Slatinách a u Všechovic byl zahrnut do návrhu stanoviska EIA a projektové dokumentace, a to z hlediska zadržování vody v krajině a zachování biodiverzity krajiny. Zpracovatelka posudku tuto podmínku zahrнула do podmínek návrhu stanoviska EIA. Vodní plocha u Všechovic je rybochovný rybník o ploše cca 2 000 m². Trasa záměru v této lokalitě je zanesena v územním plánu obce Všechovice (koridor rezervy). Vodní plocha Ve Slatinách je rozlehlá a mělká tůň. Dle územního plánu obce Sebranice lokalita náleží do plochy navrženého lokálního biokoridoru. V současné době je trasa záměru v této lokalitě zanesena v územním plánu obce (koridor rezervy).

Na základě výše uvedeného MŽP dospělo k závěru, že podmínka č. 30 z výše uvedených důvodů nebude vyřazena a bude převzata do tohoto závazného stanoviska. Výše citované argumenty oznamovatele svědčí spíše o technické náročnosti změny (změna parametrů vedení trasy), nikoliv o její nespělnitelnosti. To není důvodem pro její nepřevzetí.

Dále dle podkladu jsou navrženy na vyřazení podmínky č. 15, 23, 97, 102, 103, 105, 106 z důvodů zákonných povinností. MŽP tyto podmínky ponechává a do tohoto závazného stanoviska je přebírá, a to z důvodů, že tyto podmínky jsou více specifikovány nad rámec zákonných požadavků.

Podmínky č. 8, 14, 49, 59, 60, 60 a) – c), 62, 63 a) – c), 93 byly dále upraveny formálně bez dopadu na jejich věcný obsah, aby odpovídaly formě závazného stanoviska. Podmínka č. 15 byla upravena tak, aby její splnění bylo oznamovatelovou povinností, neboť bez úpravy by byla adresována třetí straně (nikoliv oznamovateli), a jako taková by musela být z tohoto závazného stanoviska vypuštěna).

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Ostatní podmínky zůstávají nezměněny, pouze byly přečíslovány, a stávají se závaznými pro správní úřady příslušné k vedení navazujících řízení.

V této souvislosti upozorňujeme, že podmínky tohoto závazného stanoviska musí být převzaty do rozhodnutí v navazujících řízeních. Přesto (vzhledem k charakteru tohoto závazného stanoviska) zůstává na správní úvaze správního úřadu, který navazující řízení vede, aby posoudil, zda se ta která podmínka vztahuje k danému navazujícímu řízení, nebo zda se ta která podmínka vztahuje k části, úseku nebo etapě záměru, ke které je navazující řízení vedeno. Podmínky tohoto závazného stanoviska, které se k navazujícímu řízení nebo k projednávané části, úseku nebo etapě záměru nevztahují, musí správní úřad, který vede navazující řízení, uvést v odůvodnění rozhodnutí s uvedením důvodů, proč tyto podmínky do rozhodnutí nepřevzal. Obdobně musí správní úřad, který vede navazující řízení, naložit i s podmínkami závazného stanoviska k ověření souladu, u nichž je prokazatelné, že již byly splněny.

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

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s ustanovením § 149 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
podepsáno elektronicky

Obdrží:

- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, 145 05 Praha 4

Na vědomí:

- MŽP, OVSS VII – Brno, zde

PŘÍLOHA 4

Vyjádření orgánu ochrany přírody ke změně lokalit soustavy Natura 2000 ze dne 7. 11. 2025
(č.j. JMK 166791/2025)



Váš dopis zn.: 2025/003/2797
Ze dne: 07. 11. 2025
Č. j.: JMK 166791/2025
Sp. zn.: S - JMK 158595/2025 OŽP
Vyřizuje: Ing. Bc. Vávrová
Telefon: 54165 1546
Počet listů: 3
Datum: Dle data podpisu

PK OSSENDORF s.r.o.
Šumavská 416/15
602 00 Brno
DS: ecgthi2

Vyjádření ke změně lokalit soustavy NATURA 2000 ve vztahu k záměru I/73 Bořitov – Svitávka

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, obdržel dne 10.11.2025 žádost Ředitelství silnic a dálnic s. p., se sídlem Čerčanská 2023/12, Krč, 140 00 Praha 4 IČ: 65993390 v zastoupení společností PK OSSENDORF s.r.o., Šumavská 416/15, 602 00 Brno, IČ: 25564901, o vyjádření ke změně lokalit soustavy Natura 2000 ve vztahu k záměru „I/73 Bořitov – Svitávka“.

Předmětné vyjádření má být podkladem pro prodloužení stanoviska EIA vydaného dne 21. 12. 2010 Ministerstvem životního prostředí ČR (č.j. 106072/ENV/10). Stanovisko EIA bylo prodlouženo dne 28. 4. 2017 (č.j. 22153/ENV/17) a dne 4. 2. 2025 (č.j. MZP/2024/710/4920). Současný podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA řeší pouze zúžení rozsahu záměru na úsek, který odpovídá technicky řešenému úseku I/73 Bořitov – Svitávka. Jedná se o úsek km 33,700 – do konce záměru dle grafické přílohy, která je součástí žádosti. Obsahem požadovaného vyjádření má být sdělení, zda u lokalit soustavy Natura 2000, nacházejících se v nejbližším okolí plánovaného záměru, došlo od doby vydání stanoviska EIA k této stavbě, tj. od 21.12.2010 (č. j. 106072/ENV/10) k nějakým změnám a zda v důsledku těchto změn může mít projednávaný záměr významný negativní vliv na některou z nich. Žadatel uvádí, že se v blízkosti posuzovaného úseku I/73 Bořitov – Svitávka nenachází žádné lokality soustavy Natura 2000. V původním procesu EIA zmiňované EVL Malhostovické kopečky (CZ0624235) a EVL Zlobice (CZ0620120) se nacházejí v dostatečné vzdálenosti od současně řešeného úseku pro potřeby prodloužení platnosti stanoviska EIA. Zároveň tyto lokality Natura 2000 byly předmětem posouzení v procesu EIA (ve stádiu Oznámení), který je v současné době řešen pro rozsah I/73 Troubsko – Bořitov.

Krajský úřad žádost posoudil a uvádí, že ve vzdálenosti cca 13 km vzdušnou čarou jihozápadně od záměru se nacházejí dvě evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) a to, EVL Malhostovické kopečky (CZ0624235) a EVL Zlobice (CZ0620120). Jak jsme již uvedli v našem stanovisku č.j. JMK 121468/2018 ze dne 23.08.2018, které bylo vydáno na základě žádosti Ředitelství silnic a dálnic ČR, úseku výstavby silnic ZB, Závodu Brno ze dne 17.08.2018, od vydání stanoviska EIA k této stavbě, tj. od 21.12.2010 došlo u výše uvedených lokalit k následujícím změnám:

EVL Malhostovické kopečky

Předmětem ochrany jsou: stanoviště 6110 Vápnité nebo bazické skalní trávníky (*Alyso-Sedion albi*), 62101 Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích (*Festuco-Brometalia*) a druh koniklec velkokvětý (*Pulsatilla grandis*). Lokalita byla původně tvořena dvěma samostatnými plochami – EVL Malhostovická pecka (CZ0622165) a EVL Zkamenělá svatba (CZ0622215). Novelou nařízení vlády č. 371/2009, kterým se doplňuje národní seznam evropsky významných lokalit v kontinentální biografické oblasti, došlo ke sloučení těchto dvou lokalit do EVL Malhostovické kopečky (CZ0624235), která je svou polohou a rozlohou zcela shodná s dříve vymezenými lokalitami EVL Malhostovická pecka a EVL Zkamenělá svatba, které byly pospány v dokumentaci EIA z roku 2007. V období mezi předložením Dokumentace EIA a vydáním stanoviska EIA došlo také ke změně v předmětech ochrany této EVL, a sice k rozšíření předmětu ochrany o přírodní stanoviště 6110 vápnité nebo bazické skalní trávníky (*Alyso-Sedion albi*) a stanoviště 6210 polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích (*Festuco-Brometalia*). Výše uvedené změny však byly zohledněny už v rámci procesu EIA při zpracování Posudku na vyhodnocení vlivů záměru na lokality soustavy NATURA 2000 doplněného odborným podkladem řešícím problematiku vlivů záměru na lokality soustavy NATURA 2000 z července 2010 (zpracovatel ECOLOGICAL CONSULTING a.s.).

EVL Zlobice

Předmětem ochrany jsou: Stanoviště 6210 Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích (*Festuca-Brometalia*), 9170 Dubohabřiny asociace Galio-Carpinetum a 9110 Eurosibiřské stepní doubravy. Od doby zpracování Dokumentace EIA v roce 2007 nenastala u EVL Zlobice žádná změna co se týče rozlohy ani v předmětech ochrany. Změna nastala pouze u stanoviště 6210 polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích, které v současné době nemá status prioritního stanoviště.

S odkazem na výše uvedené skutečnosti lze podobně jako v předchozím vyjádření (č. j. JMK 121468/2018 ze dne 23.08.2018 a č. j. JMK 168036/2020 ze dne 08.12.2020) konstatovat, že v evropsky významných lokalitách Malhostovické kopečky a Zlobice, jež by mohly být ovlivněny záměrem “Dálnice D43 v úseku Kuřim-Svitávka” nedošlo od 21.12.2010 až po současnost k takovým změnám v jejich územním vymezení či změnám v jejich předmětech ochrany, na základě kterých by bylo možné předpokládat nový, dosud v dokumentaci EIA nedefinovaný a nezhodnocený významný vliv na tyto lokality.

Toto vyjádření se vydává postupem podle části čtvrté zákona č. 500/2004 Sb., správní řád. Nejedná se o rozhodnutí ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat. Tento správní akt nenahrazuje jiná správní opatření a rozhodnutí, která se k hodnocenému záměru vydávají podle zvláštních právních předpisů.

Elektronický podpis: 1.12.2025

Certifikát autora podpisu:

Jméno: Mgr. Petr Mach

Vydal: PostSignum Qualified CA 4

Platnost do: 6.1.2028 06:43 +01:00

Mgr. Petr Mach

vedoucí oddělení ochrany přírody a krajiny

I/73 Bořítov - Svitávka
Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA

vybraný posuzovaný úsek Bořítov - Svitávka
pro potřeby prodloužení platnosti stanoviska EIA
z původního rozsahu Kuřim - Svitávka

I/19 Sebranice,
obchvat

I/73
Svitávka -
Staré Město
v krajových

MÚK
Svitávka

MÚK
Skalice nad Svitavou

I/73
Kuřim - Bořítov

- posuzovaný úsek I/73 Bořítov - Svitávka
- navazující záměry
- rozsah původního záměru R43 Kuřim - Svitávka

0 0,5 1 2 km



VYPRACOVALA
Ing. H. PALÁŠKOVÁ

DATUM
listopad 2025

ÚČEL
PRODLOUŽENÍ

MĚŘÍTKO
1:60 000

NÁZEV VÝKRESU

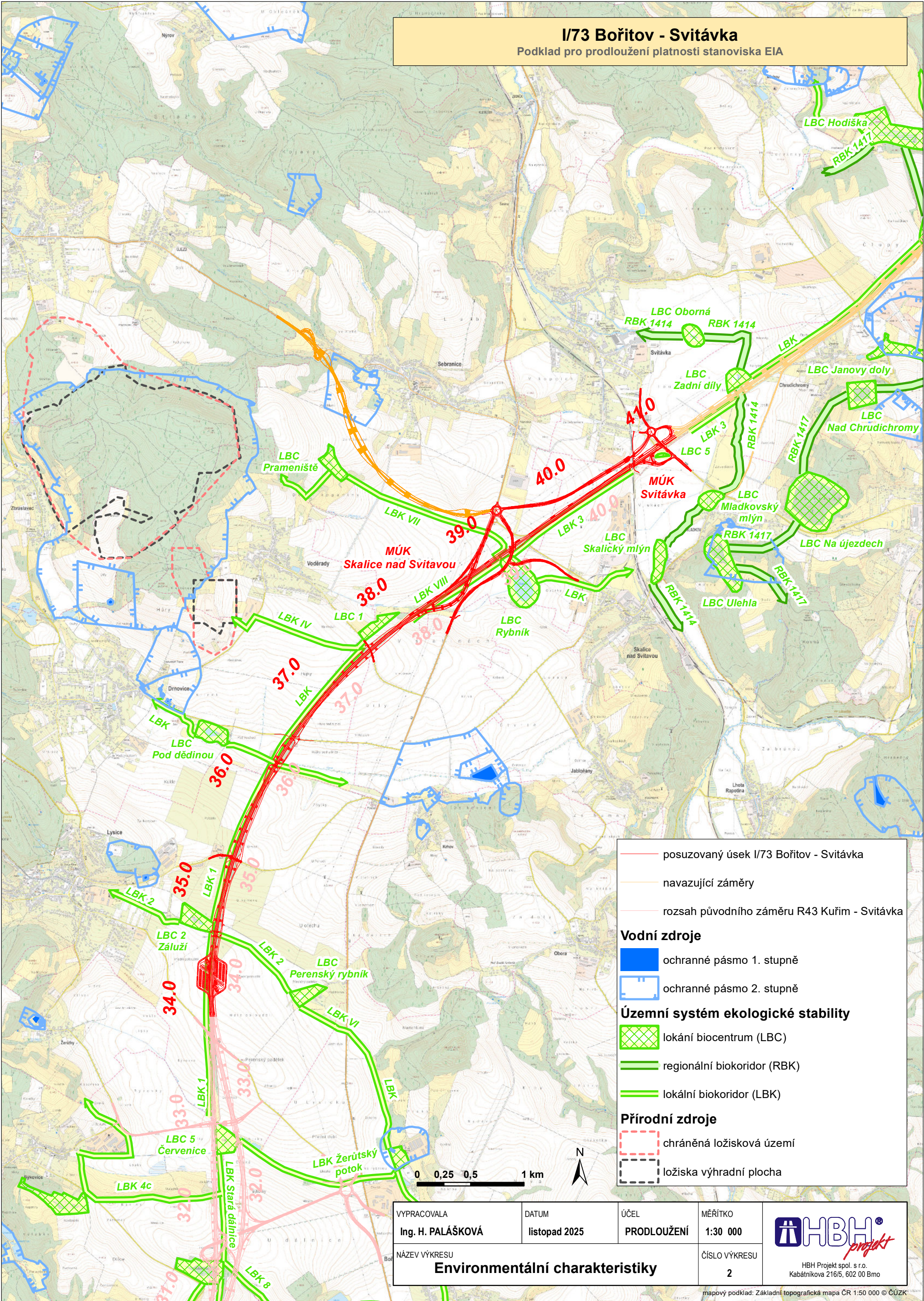
Přehledná situace

ČÍSLO VÝKRESU
1



HBH Projekt spol. s r.o.
Kabátňikova 216/5, 602 00 Brno

I/73 Bořitov - Svitávka
Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA



posuzovaný úsek I/73 Bořitov - Svitávka

navazující záměry

rozsah původního záměru R43 Kuřim - Svitávka

Vodní zdroje

ochranné pásmo 1. stupně

ochranné pásmo 2. stupně

Územní systém ekologické stability

lokální biocentrum (LBC)

regionální biokoridor (RBK)

lokální biokoridor (LBK)

Přírodní zdroje

chráněná ložisková území

ložiska výhradní plocha

VYPRACOVALA Ing. H. PALÁŠKOVÁ	DATUM listopad 2025	ÚČEL PRODLOUŽENÍ	MĚŘÍTKO 1:30 000
NÁZEV VÝKRESU Environmentální charakteristiky		ČÍSLO VÝKRESU 2	



HBH Projekt spol. s r.o.
Kabátčnickova 216/5, 602 00 Bno