

KRAJSKÝ ÚŘAD JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

Odbor životního prostředí
Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

Č. j.
JMK 42351/2018

Sp. Zn.
S-JMK 8571/2018 OŽP/Zlv

Vyřizuje/linka
Mgr. Zlevorová/2682

Brno
15.03.2018

ROZHODNUTÍ

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí (dále jen „krajský úřad“) jako věcně a místně příslušný správní úřad dle § 29 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, dle ust. § 20 a § 22 písm. a) 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, a ust. § 10 a § 11 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů vydává

ZÁVĚR ZJIŠŤOVACÍHO ŘÍZENÍ

dle ust. § 7 odst. 6 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“),

že záměr

„I/43 Lom Černá Hora – přeložka“,

k. ú. Černá Hora, okres Blansko,

nemá významný vliv na životní prostředí a **nebude** posuzován podle zákona.

Identifikační údaje

1. Název záměru a jeho zařazení podle přílohy č. 1 zákona:

I/43 Lom Černá Hora – přeložka

Záměr je uveden v příloze č. 1 zákona v kategorii II (záměry vyžadující zjišťovací řízení) pod bodem 49 – Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdnicích pruzích od stanovené délky 2 km; ostatní pozemní komunikace od stanovené délky 2 km a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby 1 000 vozidel/24 hodin.

2. Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je přeložka části silnice I/43 do nové polohy s uspořádáním dle normových parametrů. Záměr je situován v celé délce úpravy silnice I/43 na území městysu Černá Hora a jeho poloha v území se orientačně nachází u bývalého lomu na území městyse, viz název záměru stavby. Délka přeložky silnice je 2,09 km, k čemuž bude vybudován navíc nový sjezd pro zajištění dopravní obsluhy v délce 70 m, a úprava silnice I/43 bude provedena v šířkovém uspořádání S 9,5/80.

3. Umístění záměru:

kraj: Jihomoravský

okres: Blansko

městys: Černá Hora

k. ú.: Černá Hora

4. Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry:

Záměr I/43 v úseku Lom – Černá Hora je liniovou dopravní stavbou, silnicí I. třídy v návrhové kategorii S9,5/80. Svým rozsahem se jedná o stavbu regionálního významu. Záměr je součástí programu odstranění dopravních závad na stávající I/43 na území Jihomoravského kraje, které byly definovány ve studii „Silnice I/43, revize podkladů pro studii tahu na území JMK“ (PK OSSENDORF s.r.o., 02/2015). Byly definovány samostatné úseky stávající I/43, jejichž technický a návazně dopravně-bezpečnostní stav není uspokojivý a je vhodný k řešení. Přípravou a následnou realizací opatření vedoucích ke zlepšení technického a dopravně-bezpečnostního stavu v jednotlivých vybraných úsecích stávající I/43 investor neopouští záměr realizace D43 v úseku D1 – Brno – Kuřim – Svitávka – R35. Naopak, jeho výhledové zprovoznění umožňuje úpravy stávající I/43 v popsáných normových parametrech. Vzhledem k reálnému časovému horizontu realizace D43 je však třeba řešit nejproblematictější místa na stávající I/43 v dohledné době.

Možnost kumulace byla posouzena s uvažovaným záměrem D43 a uvažovanými i realizovanými bodovými úpravami na stávající silnici I/43.

Dle vyjádření Městského úřadu Blansko, odboru stavební úřad, oddělení územního plánování a regionálního rozvoje, č. j. MBK 39475/2017, ze dne 28.11.2017, je záměr v souladu s územně plánovací dokumentací – územním plánem Černá Hora a není v rozporu se zájmy územního plánování vyjádřenými v projednané ÚPD. Dotčený orgán ochrany přírody vyloučil případný významný negativní vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000.

5. Stručný popis technického a technologického řešení záměru:

Záměrem je liniová stavba – přeložka komunikace I/43 do nové polohy s návrhem podle normových požadavků. Staničení, umístění a technické parametry vychází z dosavadních znalostí o území a v dalších navazujících projekčních stupních budou upřesňovány podle konkrétních požadavků dotčených orgánů státní správy a vlastníků dotčených zařízení a pozemků.

Projekt se skládá z těchto částí:

- Silnice I. třídy – kategorie S9,5/80, délka cca 2,09 km (1,8 km nové komunikace a dalších cca 100 m na obou stranách napojení přeložky na stávající komunikaci bude realizováno v prostoru stávajícího silničního tělesa).
- Sjezd pro zajištění dopravní obsluhy území,
- Přemostění Žerotínky a biokoridoru – přesypaná mostní konstrukce, pod I/43 – km 1,450,

- Přemostění Žerotínky – přesypaná mostní konstrukce, pod I/43 – km 1,650,
- Přeložka Žerotínky:
 - km 1,350 – 1,750,
 - délka cca 470 m,
- Přeložka metalického a optického kabelu CETIN.

Stávající silnice I/43, po realizaci záměru a po převedení dopravy na novou trasu opuštěná, bude rekultivována. V rámci rekultivace bude odstraněna asfaltobetonová vozovka včetně nezpevněných podkladních vrstev až na úroveň zemní pláně, poté bude rozprostřena vrstva ornice a plocha zatravněna. Rekultivací je sledována podpora ekologických funkcí krajiny (mj. podpora retenční schopnosti krajiny). Rozsah rekultivace (bude specifikován v dalších stupních) se předpokládá takový, aby po jejím provedení byly zachovány minimální požadavky na dopravní obsluhu území v tom plošném rozsahu, jak je dopravně obsluhováno ze stávající I/43. Pro tento účel, tedy připojení pásu opuštěné I/43 k přeložené komunikaci, bude vybudován výše zmíněný sjezd. Lokalizace sjezdu bude specifikována v dalších stupních (jedno z možných řešení dle aktuálního návrhu cca v km 1,510; délka 70 m); sjezd bude situován mimo prostor vedení regionálního biokoridoru ÚSES.

Původně byly zvažovány varianty A – F, poté byla vybrána varianta B, která je předmětem tohoto zjišťovacího řízení.

Začátek odpojení přeložky komunikace ze stávající trasy je volen tak, aby nedošlo k zásahu do trasy stávajícího VTL plynovodu. Po odpojení ze stávající silnice I/43 pravostranným obloukem o poloměru 750 m následuje složený levostranný oblouk o poloměru dvakrát 700 m s mezilehlou přechodnicí, tímto motivem trasa prochází územím svahu pod stávající silnicí. Následuje pravostranný oblouk o poloměru 700 m, kterým se trasa dostává do blízkosti zalesněného výběžku s důsledkem nutnosti přeložky Žerotínky. V konci úseku byla snaha najít řešení, které umožní realizaci s minimálním dotčením provozu na stávající I/43. Z tohoto důvodu je zvolen směrový levostranný směrový oblouk $R = 400$ m. Díky němu se trasa přeložky připojuje na těleso stávající I/43 v prostoru svahu stávajícího tělesa, který je možné rozšířit bez dotčení provozu na stávající komunikaci. Maximální hloubka zářezu je 2 m v ose komunikace, výška násypu 6 m. Zářez je umístěn jako odřez stávajícího svahu, pro jeho minimalizaci je navržena zárubní zeď výšky cca 3 m.

V rámci výstavby a provozu budou provedena následující opatření pro zmírnění vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel:

- Pro převedení regionálního biokoridoru a přeložky Žerotínky je navržen přesypaný mostní objekt v km 1,450, přičemž ten svými parametry (rozměrovými i charakterem podmostí) zajistí migraci všech v území se potenciálně vyskytujících živočichů. Pro podporu migrace živočichů menší a střední velikosti je navržen rovněž propustek DN1000 v km 0,400 v místě křížení lokálního biokoridoru.
- Charakter koryta přeložky Žerotínky bude respektovat základní environmentální požadavky na provedení, tj. zejména přeložka bude realizována s přírodě blízkou kynetou toku, s proměnlivým sklonem břehů a s přírodním charakterem koryta.
- Součástí realizace mostních objektů v km 1,450, km 1,650 a km 2,075 přes Žerotínku budou dle doporučení chiropterologického průzkumu rovněž oboustranné clony (tzv. palisády – ochranné stěny proti střetům netopýrů s projíždějícími vozidly; výšky cca 4 m, po obou stranách silnice v celé šířce mostů; realizované způsobem vhodným rovněž z hlediska avifauny – odmítnutí transparentního provedení).

- Vegetační úpravy svahů tělesa komunikace budou provedeny za použití stanovištně a geograficky původních druhů dřevin (náhradní výsadby za pokácené dřeviny), resp. bude použita travovbylinná směs obdobného složení, jaké mají současné louky v území.
- Pro podporu vsakovacích schopností krajiny budou příkopy provedeny v části jako nezpevněné a rovněž dojde k rekultivaci části prostoru stávající I/43. Příkopy budou zpevněné pouze v úsecích s minimálním nebo naopak maximálním podélným sklonem a v retenčním prostoru před stabilní nornou stěnou, která bude realizována před nátokem do recipientních vodotečí jako bezpečnostní prvek pro případ havarijních stavů s významným únikem škodlivých látek s rizikem ovlivnění vodních toků a ekosystémů níže na toku.
- Pro zajištění dopravní obsluhy okolních lučních a lesních pozemků a lomu je navržen sjezd z přeložky I/43 do prostoru stávající I/43, která bude dle možností (právě při zohlednění potřeby zajištění dopravní obsluhy území) rekultivována; lokalizace sjezdu bude situována mimo prostor vedení regionálního biokoridoru ÚSES.
- V rámci projekční přípravy záměru bude podrobně prověřena problematika sesuvného území geotechnickým průzkumem a bude provedena lokalizace předpokládaného průběhu potenciální smykové plochy (např. jádrovými vrty dostatečné hloubky či geofyzikálními metodami). Bude zajištěno dostatečné odvodnění oblasti potenciální smykové plochy. Vhodnými metodami pro zjištění chování svahu ohroženého sesuvem je jeho monitorování osazením inklinometrů nebo geodetickými metodami.
- Ve fázi výstavby budou respektovány nejcennější přírodní fenomény zájmového území – zásah lesních prostů bude realizován pouze v nezbytně nutném rozsahu, stejně tak zásah dřevin rostoucích mimo les; účelové komunikace a trasy pro staveništní dopravu budou přednostně vedeny mimo plochy VKP a mimo prvky územního systému ekologické stability (ÚSES), do plochy VKP a ÚSES nebudou umísťovány stavební dvory, zemníky ani deponie; stavební technika bude v bezvadném technickém stavu a u stavebních strojů budou přednostně používány biodegradabilní náplně; veškeré skládky zemin budou situovány co nejdále od vodotečí, aby nedocházelo k jejich zanášení.
- V rámci výstavby bude zajištěn dostatek sanačních materiálů pro případ havarijních znečištění z úniku ropných látek, olejů či jiných chemických látek, neboť rizika úniků nelze zcela eliminovat ani výše zmíněnými organizačními opatřeními. Pro období výstavby bude vypracován havarijní plán pro staveniště ve všech fázích výstavby.
- Vlastní stavební práce budou organizovány tak, aby docházelo k co nejmenšímu ovlivnění okolí hlukem a emisemi (vypínání motorů, kontrola technického stavu strojů, kropení staveniště apod.).
- Příprava území záměru/zahájení realizace záměru, tj. skrývky, kácení lesní i mimolesní zeleně, bude probíhat v době mimo reprodukci živočichů a v době vegetačního klidu, tj. v období od 15.10. do 15.03.
- Po dobu výstavby záměru bude stanoven biologický stavební dozor (ekodozor), který bude prováděn odborně způsobilou osobou (profesionální zoolog, držitel autorizace k provádění biologického hodnocení apod.). Úlohou ekodozoru bude po celou dobu stavby až do její kolaudace zajišťovat zájmy ochrany přírody, zejména zajistit realizaci podmínek vyplývajících z rozhodnutí orgánů ochrany přírody. Ekologický dozor bude mít právo pozastavit na dobu nezbytně nutnou činnost stavební firmy v případě akutního ohrožení zvláště chráněných druhů stavební činností.

6. Oznamovatel – účastník řízení dle § 27 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád:

Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4, IČ 65993390, zastoupené na základě plné moci ze dne 16.01.2018 společností Ekopontis, s.r.o., se sídlem Cejl 511/43, 602 00 Brno, IČ 03866866.

7. Zpracovatel oznámení:

Ing. Pavel Obrdlík, autorizovaná osoba ke zpracování dokumentace a posudku dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb. (rozhodnutí Ministerstva životního prostředí č. j. 87742/ENV/15 – platnost autorizace do 20.01.2021). Na oznámení spolupracovali Mgr. et Ing. Petr Švehlík, Mgr. Martin Kincl, autorizovaná osoba k provádění biologického hodnocení ve smyslu § 67 podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. (č. j. 97432/ENV/10), Ing. Renata Eremiášová, Mgr. Jana Mitchelsová, Ph.D., Mgr. Romana Mravcová, Mgr. Michal Straka, Ph.D., Ing. Alona Vasylychenko a Ing. Pavel Krejčí.

Odůvodnění

1. Průběh řízení

Krajský úřad jako věcně a místně příslušný správní úřad ve smyslu ustanovení § 20 písm. b) a § 22 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon), obdržel dne 16.01.2018 oznámení záměru „I/43 Lom Černá Hora – přeložka“, k. ú. Černá Hora, okr. Blansko. Oznamovatelem je Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4, IČ 65993390, zastoupené na základě plné moci ze dne 16.01.2018 společností Ekopontis, s.r.o., se sídlem Cejl 511/43, 602 00 Brno, IČ 03866866.

Krajský úřad předložené oznámení posoudil a konstatoval, že splňuje náležitosti dle § 6 odst. 4 zákona umožňující zahájení zjišťovacího řízení dle § 7 zákona. V souladu s § 7 a přílohou č. 2 zákona provedl zjišťovací řízení, jehož cílem bylo zjistit, zda uvedený záměr bude posuzován v celém rozsahu zákona.

Krajský úřad zahájil zjišťovací řízení dopisem č. j. JMK 12533/2018, ze dne 24.01.2018, a rozeslal v souladu s § 6 odst. 7 zákona informaci o zahájení zjišťovacího řízení spolu s kopií oznámení záměru dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávným celkům s informací o možnosti vyjádřit se k oznámení dle § 6 odst. 8 zákona. Dále zajistil zveřejnění informace o zjišťovacím řízení na úřední desce Jihomoravského kraje, na úřední desce městyse Černá Hora. Za den zveřejnění se považovalo zveřejnění informace o zjišťovacím řízení na úřední desce kraje. Současně požádal městys Černá Hora o zaslání písemného vyrozumění o dni vyvěšení informace o probíhajícím zjišťovacím řízení na své úřední desce. Toto vyrozumění krajský úřad obdržel.

Dotčenými územně samosprávnými celky byly:

Jihomoravský kraj – oznámení a informaci o zahájení zjišťovacího řízení v písemné podobě obdržel dne 26.01.2018 a zveřejnil ji na své úřední desce dne 29.01.2018,

Městys Černá Hora – oznámení a informaci o zahájení zjišťovacího řízení v písemné podobě obdržel dne 29.01.2018 a zveřejnil ji na své úřední desce dne 29.01.2018.

Dotčenými orgány státní správy byly:

Městský úřad Blansko, odbor životního prostředí – oznámení a informaci o zahájení zjišťovacího řízení v písemné podobě obdržel dne 25.01.2018,

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně – informaci obdržela dne 29.01.2018,

Česká inspekce životního prostředí oblastní inspektorát Brno – informaci obdržela dne 29.01.2018.

2. Seznam subjektů, jejichž vyjádření příslušný úřad obdržel v průběhu zjišťovacího řízení a jejich vypořádání:

- Městský úřad Blansko, odbor životního prostředí, č. j. MBK 5644/2018, ze dne 04.12.2017 (zjevná chyba v psaní MěÚ Blansko; Dne 12.03.2018 obdržel OŽP vyjádření MÚ Blansko s opraveným datem vydání vyjádření: Správné datum vydání je 07.02.2018.), které je bez připomínek – vzato na vědomí,
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno, vyjádření pod ČIŽP/47/2018/1011, ze dne 14.02.2018, které je bez připomínek – vzato na vědomí,
- Jihomoravský kraj, vyjádření pod č. j. JMK 27290/2018, ze dne 16.02.2018, které je bez připomínek – vzato na vědomí,
- Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně, územní pracoviště Blansko, vyjádření pod č. j. KHSJM 09891/2018/BK/HOK, Sp. zn. S-KHSJM 05183/2018, ze dne 23.02.2018, které je bez připomínek – vzato na vědomí,
- Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí – interní sdělení bez č. j., ze dne 27.02.2018:

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a prováděcích předpisů k tomuto zákonu:

OŽP jako dotčený orgán ochrany přírody příslušný na základě ust. § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů vydal k záměru dne 03.11.2017 pod č. j. JMK 158522/2017 stanovisko podle § 45i odstavce 1 téhož zákona v tom smyslu, že hodnocený záměr nemůže mít významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast. Výše uvedený závěr orgánu ochrany přírody vycházel z úvahy, že hodnocený záměr svou lokalizací zcela mimo území prvků soustavy Natura 2000 a svou věcnou povahou nemá potenciál způsobit přímé, nepřímé či sekundární vlivy na jejich celistvost a příznivý stav předmětů ochrany.

Dále orgán ochrany přírody konstatuje, že mu nejsou známy žádné další zájmy ochrany přírody a krajiny, které by mohly být významně negativně dotčeny tímto záměrem a k jejichž uplatnění je příslušný zdejší krajský úřad. Součástí oznámení je podrobné vyhodnocení dopadů na zájmy ochrany přírody a krajiny chráněné výše uvedeným zákonem. Z hlediska věcné působnosti OŽP jsou významné zejména závěry týkající se dopadů realizace záměru na regionální územní systém ekologické stability (ÚSES), tj. regionální biokoridor RK 1412 (označení vychází ze Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje), a zvláště chráněné druhy živočichů. Ve vztahu k regionálnímu ÚSES lze konstatovat, že realizace záměru zahrnuje vybudování mostní konstrukce, která díky stanoveným parametrům a charakteru podmostí umožní migraci všem potencionálně se vyskytujícím živočichům a povede tak ke zlepšení funkce regionálního biokoridoru RK 1412. Vlivy na zvláště chráněné živočichy jsou hodnoceny jako zanedbatelné či eliminované termínem pro

realizaci zemních prací, tj. od začátku září do konce března. Za podmínky, že v rámci projektu dojde k instalaci oboustranných bariér výšky cca 4 m v délce mostů na km 2,075, km 1,650 a km 1,450 za účelem snížení přímé mortality u letounů, nelze dovodit ani významné dotčení této skupiny zvláště chráněných živočichů. Závěrem lze tedy konstatovat, že za podmínek uvedených v oznámení záměru nedojde realizací záměru ke škodlivému zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů a tudíž nebude muset být vedeno řízení o výjimce ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů podle § 56 výše uvedeného zákona.

Vypořádání OŽP:

Bez připomínek – vzato na vědomí.

Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů:

Daný záměr nepožadujeme posuzovat, nicméně upozorňujeme na tyto skutečnosti:

- v dalším stupni projektové dokumentace je nutné nakládání s odpady zpracovat v souladu se stanovenou hierarchií nakládání s odpady dle § 9a zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, tzn. zejména upřednostnit využívání odpadů před jejich odstraněním, a v neposlední řadě zajistit předcházení vzniku odpadů,
- nakládání s odpady musí být v souladu s obecně závaznou vyhláškou Jihomoravského kraje č. 1/2016, kterou se vyhlašuje závazná část Plánu odpadového hospodářství Jihomoravského kraje 2016 – 2025,
- vzniklé odpady lze předávat pouze oprávněné osobě dle § 12 odst. 3 zákon o odpadech, dále viz registr zařízení: <https://isoh.mzp.cz/RegistrZarizeni/Main/Mapa> .

Vypořádání OŽP:

Požadavky vyplývají z platných právních předpisů a schválených koncepcí, které musí být obecně respektovány. Vzato na vědomí.

Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů:

Z hlediska ovzduší de facto nedojde ke změně ani k uvažovanému nárůstu vlivu uvedené pozemní komunikace na kvalitu ovzduší, tudíž nepožadujeme další posuzování.

Předložený záměr neobsahuje stacionární zdroj znečišťování ovzduší ve smyslu platné právní úpravy v oblasti ochrany ovzduší. Podle ust. § 11 odst. 1 písm. b) zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší v platném znění (dále jen „zákon“), se vydává závazné stanovisko k umístění stavby pozemní komunikace v zastavěném území obce o předpokládané intenzitě dopravního proudu 15 tis. a více vozidel za 24 hodin v navrhovaném období nejméně 10 let, a úsek má současně být umístěn či rozšířen v zastavěném území obce.

Kvalita ovzduší dané lokality je klasifikována jako znečištěná a to zejména z důvodu kumulace dopravních kongescí vysoké intenzity dopravy. Posuzovaný záměr je zcela souladu s koncepčním dokumentem v oblasti ochrany ovzduší, kterým je Program zlepšování kvality ovzduší Aglomerace Brno CZ06A – kód opatření AB3 – Odstranění bodových problémů na komunikační síti.

Dopady na kvalitu ovzduší posuzovaného záměru lze rozdělit na fázi výstavby záměru (emise z provádění staveb a z dopravy na objízdných trasách) a dále pak na emise z vlastního provozu záměru pro kapacitně vyhovující komunikaci s vyšší plynulostí a bezpečnosti dopravy. Zdrojem znečištění ovzduší bude ve fázi realizace stavby zejména manipulace se sypkými materiály,

stavební práce jako takové a přesuny hmot na stavbu a za stavby spojené také s emisemi ze spalovacích motorů stavební techniky.

Při realizaci záměru požadujeme realizovat účinná opatření pro snižování emisí znečišťujících látek do ovzduší v okolí záměru:

- minimalizovat vlastní dobu výstavby záměru,
- zpracovat plán organizace výstavby (dále jen „POV“) tak, aby nedocházelo k nadměrnému obtěžování zejména přilehlé obytné zástavby emisemi, zpracovat odpovídající soubor technicko-organizačních opatření. V rámci POV stanovit a projednat přepravní trasy k minimalizaci dopravní zátěže stávajících komunikací v dotčeném území a negativní vlivy na obyvatelstvo. V maximální míře využívat trasu budované komunikace jako přepravní trasy a tyto trasy nesmí zasahovat do souvisle obydlených zón,
- projektovat stavební práce podle zásad efektivního stavebního provozu. Navrhovat procesy tak, aby byla minimalizována produkce částic polévatého prachu, např. umístit výjezd ze staveniště, přístupovou cestu, skladovací plochy, skládku sypkých materiálů, parkování a obratiště strojů a vozidel tak, aby byly minimalizovány pojezdy po nezpevněné ploše stavby a aby byl v maximální možné míře redukován vliv na nejbližší chráněnou zástavbu - optimalizovat výběr strojní techniky (dle velikosti, výkonu strojů, počtu a součinnost v rámci jednoho pracovního dne),
- minimalizovat vlivy na dopravní provoz na veřejných komunikacích - využívat účelové komunikace, vjezdy a výjezdy ze staveniště volit tak, aby byl co nejméně omezen provoz na komunikacích,
- neodkrývat celý povrch najednou, ale provádět skrývku půdy a zemní práce postupně v závislosti na výstavbě objektů,
- zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti minimalizovat; při terénních pracích zajistit, aby veškerý materiál byl vlhký, respektive aby byl zkrápěn,
- dodavatel stavby bude v případě nutnosti eliminovat sekundární prašnost kropením prostoru staveniště, deponií zemin a stavebních komunikací; minimalizovat zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti,
- důsledně dodržovat zásadu čištění vozidel vyjíždějících na vozovku. Používat vibrační rohože, vodní lázně s tlakovým čištěním nebo kombinace omytí a přejezdů přes retardéry. Pokud se znečištění hromadí na komunikacích v okolí staveniště, je třeba je pravidelně čistit, a to v závěru dne po ukončení prací, respektive odjezdu strojních zařízení a nákladních vozů, a to minimálně jednou za 24 hodin. V intravilánu je nutné čistit veřejné komunikace průběžně po znečištění,
- v době nepříznivých rozptylových podmínek zamezit souběhu stavebních mechanismů s vysokým výkonem.

Vypořádání OŽP:

Požadavky budou řešeny v dalších stupních projektové přípravy záměru, jedná se o organizační opatření pro fázi realizace stavby.

3. Odůvodnění vydání rozhodnutí a úvahy, kterými se příslušný úřad řídil při hodnocení zásad uvedených v příloze č. 2 k tomuto zákonu:

I. Charakteristika záměru

Záměrem je přeložka silnice I/43 do nové polohy s návrhem podle normových požadavků. Přeložka je navržena východně od stávající komunikace v kategorii S9,5/80; délka novostavby přeložky je cca 1,8 km a dalších cca 100 m na obou stranách napojení přeložky na stávající komunikaci bude realizováno v prostoru stávajícího silničního tělesa (úprava povrchu stávající komunikace v místě napojení, realizace ochranných opatření zabraňujících střetům netopýrů s dopravou). Trasa opouští stávající těleso silnice I/43 v jižní části upravovaného úseku blíže k obci Závist pravostranným směrovým obloukem $R = 750$ m. Tento způsob spolu s vhodným návrhem nivelety umožní realizaci přeložky bez vyloučení provozu na stávající I/43, zde dojde pouze ke krátkodobým uzavírkám v době realizace vlastního propojení. Následujícím levostranným směrovým obloukem $R = 700$ m a pravostranným směrovým obloukem $R = 700$ m projde trasa údolím ve svahu mezi tělesem stávající I/43 a protějším zalesněným svahem. Levostranným obloukem $R = 400$ se v severní části upravovaného úseku připojí do trasy stávající I/43 blíže k obci Černá Hora. Trasa se připojuje v prostoru svahu stávajícího tělesa, který je možné rozšířit bez dotčení provozu na stávající komunikaci. Předpokládaný termín realizace je plánovaný v letech 2020 – 2021.

Ve vztahu k dálnici D43 je třeba konstatovat, že není možné identifikovat významné kumulativní vlivy vzhledem k posuzovanému záměru přeložky I/43 v úseku Lom – Černá Hora. V případě D43 se předmětného území týká úsek Kuřim – Lysice, přičemž žádná ze zvažovaných variant dle Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) nevede v k. ú. Černá Hora v bezprostředním kontaktu se silnicí I/43, resp. dotýkají se pouze západního okraje k. ú. Černá Hora, čímž vedou ve vzdálenosti větší 1,5 km západně od posuzovaného záměru přeložky I/43 v úseku Lom – Černá Hora. Každá liniová dopravní stavba znamená fragmentaci krajiny, kterou je třeba vždy citlivě posuzovat a navrhnout případná zmírňující opatření. Stejně tak tomu bude i v případě dálnice D43; přeložka silnice I/43 v úseku Lom – Černá Hora je vedena v odstupu nejvýše cca 100 m východně od stávající I/43, přičemž funkčně nahrazuje stávající I/43 znamenající zejména vzhledem k intenzitám dopravy významnou migrační bariéru. Realizaci přeložky bude tato bariéra v řádu desítek metrů posunuta směrem na východ, přičemž navržené řešení skýtá (oproti stávajícímu stavu) možnosti dosažení mimoúrovňového překonávání komunikace zvěří v případě mostních objektů na přeložce Žerotínky, kde je zároveň vymezen regionální biokoridor. Kumulativní vlivy tedy není možné shledat ani v případě dopadů na migrační prostupnost, jakkoliv jak silnice I/43 (resp. přeložka v úseku Lom – Černá Hora), tak návrh D43 zasahují území shodně v severojižním směru. Z dalších záměrů je třeba zmínit zejména další zamýšlené bodové úpravy na stávající I/43, přičemž tyto svou funkcí sledují shodné cíle jako přeložka v úseku Lom – Černá Hora a jakékoliv kumulativní vlivy jsou vyloučeny.

Realizace záměru si vyžádá změnu využívání půdy, a to jak pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF), tak také pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Při plánování záměru byly oznamovatelem zvažovány varianty projektu A, B, C, D, E a F. V konečném výsledku byla vybrána varianta B zejména s ohledem na minimalizaci vlivů. Stěžejní pro výběr nejvhodnější varianty byla kromě dodržení normových požadavků také minimalizace zemních prací, dosažení požadovaného zlepšení stávajících bodových závad a v neposlední řadě rovněž možnost realizace přeložky komunikace při minimálních dopadech na provoz na stávající I/43. Varianty rovněž prověřily možnosti průchodu údolím vodního toku a způsobu jeho dotčení, dále možnosti minimalizace dotčení lesních pozemků a jejich vliv na trasování přeložky komunikace. Jako nejvhodnější

varianta, která splňuje kladené požadavky, byla vybrána varianta B, neboť pro výběr varianty se jako rozhodující ukázala možnost realizace bez vyloučení provozu na stávající I/43 vzhledem k velmi obtížné, až neřešitelné možnosti objízdné trasy pro osobní i veřejnou dopravu (k omezení provozu dojde při připojování nového úseku na stávající trasu v trvání v řádu nižších jednotek týdnů z důvodu napojení zemního tělesa a sjednocení vozovkových vrstev). Variantou B sice dochází k dvojnásobnému křížení vodního toku Žerotínky a přeložce vodního toku v délce 470 m, návrh nivelety je však zvolen tak, aby vznikl násyp s dostatečnou výškou pro realizaci přesypaného mostního objektu pro převedení biokoridoru a přeložky Žerotínky (v km 1,450 přesypaný mostní objekt délky 10 m, šířky 38 m a výšky 5 m; v km 1,650 přesypaný mostní objekt délky 10 m, šířky 42 m a výšky 5 m) a umožňoval realizaci přeložky vodního toku v požadovaných parametrech (při zohlednění environmentálních principů realizace koryta toku). Mostní objekty v místech křížení přeložky toku rovněž skýtají možnosti pro převedení regionálního biokoridoru ÚSES, který je stávající silnicí I/43 v daném úseku křížen úrovně bez realizace migračních objektů. Zasažené lesní porosty nevykazují takových hodnot, aby, při v hrubých rysech obdobném rozsahu zásahů, výběr varianty zásadně ovlivnily.

Krajský úřad zvažoval charakteristiku záměru zejména s ohledem na to, že odpady vzniklé při provozu stavby budou vlastníkem stavby likvidovány dle platné legislativy (v souladu se zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů a dalšími souvisejícími předpisy). Kubatura násypů převyšuje kubaturu výkopů. Většina materiálu z výkopů bude přímo či po úpravě vhodná do násypů. Materiál, který nebude vzhledem ke svým vlastnostem použitelný do zemních těles silničních násypů, bude odvezen na skládku.

Bodové zdroje znečištění ovzduší mohou představovat betonárny a další podobná zařízení v okolí stavebních prací v období výstavby. Zda a v jaké míře budou instalovány v rámci staveniště, bude řešeno v dalších stupních přípravy záměru. Plocha staveniště bude působit jako plošný zdroj znečištění ovzduší (výfukové plyny stavebních strojů, prach apod.). Množství těchto emisí není v současné době stanoveno, závisí především na organizaci výstavby, která bude upřesněna v dalších stupních projektové dokumentace. Z opatření bodu č. 5 tohoto rozhodnutí je nicméně zřejmé, že emisím prachu bude v maximální možné míře zabraňováno. V období výstavby se bude jednat především o emise z vyvolané staveništní dopravy (přeprava materiálů z a na staveniště). Nejvýznamnější emisemi z automobilové dopravy jsou oxidy dusíku, tuhé znečišťující látky frakce PM₁₀ a PM_{2,5} a uhlovodíky. Doprava je obecně zdrojem těchto emisí, čemuž se dá zabránit pouze optimálním provozem vozidel. V období provozu dojde k přesunutí umístění liniového zdroje ze stávající trasy I/43 do její nové polohy. V současné době nejsou v posuzované oblasti překračovány imisní limity; přeložkou se mění lokalizace liniového zdroje znečištění nejvýše o cca 100 m východně, realizací nedojde k významnému prodloužení úseku komunikace I/43, tudíž rovněž nedojde ke zvýšení stávajících příspěvků imisních koncentrací hlavních škodlivin exhalovaných silničními motorovými vozidly. Nepředpokládá se překročení imisních limitů. Odpadní vody budou vznikat pouze ve fázi výstavby záměru a budou likvidovány v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, ve znění pozdějších předpisů.

Z vlastního provozu komunikace I/43 a její navrhované přeložky v blízkosti obce Černá Hora nevyplývá riziko havarijních situací ohrožujících životní prostředí vyjma dopravních nehod, které jsou považovány za mimořádné situace. V případě závažnějších situací (havárie vozidla spojená s únikem závadných látek) je jako bezpečnostní prvek pro havarijní ochranu předpokládána realizace stabilní norné stěny. Obecně lze záměr přeložky vnímat jako prvek odstraňující stávající bodové závady na I/43, a celkově tak snižující riziko nenadálých dopravních událostí nebo nehod. Rizika závažných nehod nebo katastrof relevantních pro záměr, včetně nehod a katastrof způsobených změnou klimatu nebyla v souladu s vědeckými poznatky identifikována v takové

míře, která by měla významný vliv na životní prostředí nebo zdraví obyvatel. Jedná se o přeložku pozemní komunikace odolnou jak proti suchu, tak proti povodním. Jiné katastrofy se v daném území nepředpokládají.

Veřejné zdraví nebude záměrem ohroženo ve větší míře než dosud, protože se jedná o záměr přeložky stávající komunikace, která bude přesunuta o cca 100 m východně a stávající komunikace bude následně částečně rekultivována na plochu zeleně. Vzhledem k tomu, že se záměr nachází ve značné vzdálenosti od obytné zástavby, nebude hlukové zatížení podstatné.

II. Umístění záměru

V území převažují luční a trvalé travní porosty vyplňující relativně úzký, nejvýše cca 200 m široký prostor mezi zalesněnými svahy západně a východně od komunikace; ve formě plošně málo rozsáhlých polí se zde výjimečně uplatňuje i orná půda. Významně se v rámci znaků krajinného rázu uplatňuje rovněž vodní tok Žerotínky, a to zejména svým vedením postrádajícím zpravidla geometrické uspořádání. V rámci vizuálního uplatnění je však vodní tok, resp. jeho vedení vnímáno zejména v podobě členitého, místy rozvolněného a nepravidelného lemu dřevin, druhově pestrým ekotonem v patě zalesněných svahů západně od komunikace, přičemž bez bližší znalosti území zůstává existence vodního toku pro uživatele krajiny v mnoha ohledech neznámá, což ostatně koresponduje se skutečností, že je koryto po většinu roku prakticky bez vody.

Priority trvale udržitelného využívání dotčeného území zůstanou zachovány, protože se jedná o realizaci přeložky stávající komunikace, která bude následně rekultivována na plochu zeleně. Svahy silničního tělesa budou zpevněny a proti vodní erozi chráněny rozprostřenou vrstvou ornice a zatravněním, přičemž zejména v případě některých vyšších násypů lze rovněž vnímat jistý potenciál retence vody.

Záměr je umístěn v k. ú. Černá Hora mimo zastavěné území a bude vyžadovat zábor pozemků zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) těchto p. č.:

ZPF:

1461, 1462, 1667, 1455/1, 1455/10, 1455/11, 1455/12, 1455/13, 1455/14, 1455/15, 1455/16, 1455/17, 1455/18, 1455/19, 1455/2, 1455/20, 1455/21, 1455/22, 1455/3, 1455/35, 1455/36, 1455/37, 1455/38, 1455/4, 1455/44, 1455/45, 1455/46, 1455/47, 1455/48, 1455/49, 1455/50, 1455/51, 1455/52, 1455/53, 1455/6, 1455/7, 1455/8, 1455/9, 1456/1, 1456/2, 1456/3, 1459/1, 1459/10, 1459/11, 1459/12, 1459/13, 1459/14, 1459/15, 1459/2, 1459/4, 1459/5, 1459/8, 1459/9, 1460/1, 1460/2, 1460/4, 1460/5, 1460/6, 1463/1, 1463/10, 1463/11, 1463/12, 1463/13, 1463/14, 1463/2, 1463/3, 1463/4, 1463/5, 1463/6, 1463/7, 1463/8, 1463/9,

PUPFL:

1458/1, 1458/2, 1661/1, 1661/21, 1661/22, 1661/23, 1661/25, 1661/60, 1661/61, 1661/62, 1661/63, 1661/64, 1661/65, 1661/66, 1661/67, 1661/68, 1661/69, 1661/70, 1661/71, 1661/72, 1661/73, 1661/74, 1661/75, 1661/76, 1661/77.

Na pozemcích ZPF jsou převažujícími bonitovanými půdně ekologickými jednotkami (BPEJ) 34712 a 34742 – kambizemě glejové, pseudogleje modální, pseudogleje luvické, kambizemě oglejené (podle vyhlášky č. 48/2011 Sb., o stanovení tříd ochrany, ve znění pozdějších předpisů, se jedná o IV. třídu ochrany ZPF), dále se vyskytují BPEJ 34078 (V. třída ochrany), BPEJ 53014 - kambizemě modální až mesobazické, kambizemě vyluhované, pararendziny modální, pararendziny kambické, pararendziny chronické (V. třída ochrany), BPEJ 30850 - černozemě modální, hnědozemě modální, hnědozemě luvické, luvizemě modální, kambizemě modální, kambizemě luvické – smyté (III. třída

ochrany), BPEJ 31210 – hnědozemě modální, kambizemě modální, kambizemě luvické (II. třída ochrany) či BPEJ 35800 – fluvizemě glejové, fluvizemě oglejené (II. třída ochrany). Předpokládaný zábor pozemků ZPF – trvale travní porost bude v důsledku záměru cca 55 000 m² a pozemků PUFL – lesní pozemek cca 16 000 m². V oblasti realizace záměru je schopnost regenerace přírodních zdrojů dostatečná, původní komunikace bude v rámci záměru částečně využita pro realizaci přeložky, částečně rekultivována, částečně ponechána pro požadovanou míru zachování obslužnosti území.

Biota zájmového území je v rámci biogeografického členění řazena k Brněnskému bioregionu (1.24). Bioregion je tvořen okrajovou vrchovinou Hercynika; zabírá geomorfologické celky Bobravskou vrchovinu, střední část Boskovické brázdy, západní okraj Dražanské vrchoviny a východní okraj Křižanovské vrchoviny. Dle vrstvy mapování biotopů ČR (AOPK ČR) se v dotčeném území vyskytují přírodní biotopy zcela minoritně, a to T1.1 Mezofilní ovsíkové louky a L2.2B Údolní jasanovo-olšové luhy (degradované). Jde o antropicky podmíněnou vegetaci na stanovištích původních lužních lesů, dubohabřin až bučin. Louky jsou podmíněné dlouhodobým pravidelným obhospodařováním, zejména sečí, případně doplňkovým hnojením. Vzhledem k celkové intenzifikaci zemědělství a eutrofizaci prostředí jsou tyto louky náchylné k apofytizaci, tj. k převládnutí nitrofilních dominant a ztrátě vzácnějších druhů. Luhy jsou ohroženy změnami vodního režimu krajiny, mýcením porostů a výsadbami smrkových monokultur a eutrofizací způsobenou splachy z polí. Umístění záměru nemá vliv na regeneraci těchto společenstev a biologickou rozmanitost.

Přírodní prostředí zastoupené v minimální míře je plně schopno snášet zátěž jak v oblasti Územního systému ekologické stability (ÚSES), tak v dalších oblastech.

Záměr křížuje následující prvky ÚSES:

- ÚSES regionálního biogeografického významu – regionální biokoridor RBK 007 (dle ZÚR JMK RK 1412) – Regionální biokoridor spojuje převážně přes lesní celky jižně od Černé Hory RBC 236 Zlobice a RBC 1537 Lhotky. Délka biokoridoru činí v katastru Černá Hora cca 3,3 km.
- ÚSES lokálního biogeografického významu – částečně funkční lokální biokoridor mezi
 - LBC Východní svahy (Částečně funkční lokální biocentrum výměry cca 5,7 ha zahrnující východní svahy a jejich úpatí s pestřejší druhovou skladbou porostů (smrk, borovice, dub, modřín).
 - LBC Kotlíky – Částečně funkční lokální biocentrum výměry cca 5,2 ha zahrnující kotlíky buků, smrkové monokultury a olšový porost s javory.

Střet s RBK 007 v km 1,450 je řešen formou přesýpané mostní konstrukce. Navržené parametry (světlá výška cca 5 m, světlá šířka cca 10 m) a charakter podmostí by měl sloužit migracím všem potenciálně se vyskytujícím živočichům (vč. kopytníků velikosti srnce či prasete). RBK 007 je křížen rovněž stávající I/43, která představuje migrační bariéru, která není řešena žádným migračním objektem. Realizací záměru dojde k převedení dopravy na přeložky, kde je pro migraci potenciálně využitelný zmíněný přesýpaný mostní objekt; prostor tělesa stávající I/43 bude částečně rekultivován. Střet s LBK v km 0,400 je řešen formou propustky DN1000. Svými parametry tedy bude sloužit živočichům do velikosti savců střední velikosti (např. lišky). Opět platí, že předmětný LBK je křížen rovněž stávající I/43; bez migračního objektu.

Nejbližším maloplošným zvláště chráněným územím (ZCHÚ) je cca 2,9 km vzdálená PP Čtvrťky za Bořím, nejbližším velkoplošným ZCHÚ pak CHKO Moravský kras, vzdálená cca 7,4 km východním

směrem, záměr tedy do ZCHÚ nezasahuje. Záměr se nenachází v území národního parku ani v jeho blízkosti.

Věcně a místně příslušný orgán ochrany životního prostředí (krajský úřad) ve svém stanovisku č. j. JMK 158522/2017 ze dne 03.11.2017, vyloučil možný významný vliv záměru na lokality soustavy Natura 2000. V zájmovém území se nenachází žádný přírodní park. Nejbližší se ve vzdálenosti cca 2 km severozápadním směrem od záměru nachází přírodní park Lysicko (kód 723), který nebude záměrem nijak ovlivněn.

Dotčeným územím protéká významný krajinný prvek (VKP) vodní tok Žerotínka a jeho zdrojnice (bezejmenné vodoteče) s často bohatými břehovými porosty, resp. vodní toky často procházejí lesními porosty (v zájmovém území zpravidla na ekotonu louky a lesa). Žerotínka pramení jihovýchodně od Černé Hory přibližně v 450 m n. m. a do Býkovky se vlévá zprava severně od Černé Hory. Délka toku činí cca 4,2 km. V zájmovém území se zejména v souladu se svažitými pozemky či v patě svahů a v okolí vodotečí vyskytují VKP lesní porosty. Kromě matrice smrkových monokultur se v relativně větší míře v území vyskytují i lesní porosty, které lze zařadit do údolních jasanovo-olšových luhů (L2.2 B). Situovány jsou v okolí vodních toků. V případě Žerotínky a dalších vodotečí v zájmovém území lze jako VKP údolní nivu vnímat zejména bezprostřední okolí koryta vodoteče (břehové porosty místy relativně bohatě strukturované). Tyto VKP budou záměrem ovlivněny v minimální míře.

V zájmovém území záměru se nevyskytují nemovité kulturní památky, historicky cenné stavby, architektonicky významné stavby ani urbanistické hodnoty.

Území dotčené záměrem není hustě zalidněno, záměr prochází nezastavěným územím městyse Černá Hora.

V blízkosti záměru se nenacházejí kontaminovaná místa ani staré ekologické zátěže. Nejbližší se nachází skládka TKO U Průhonu ve vzdálenosti cca 1,6 km jihozápadním směrem od záměru.

Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

- Vlivy na půdu

Záměr bude znamenat trvalý zábor zejména zemědělského půdního fondu (ZPF) – druhu pozemku „trvalý travní porost“, o ploše cca 55 000 m²; jedná se pozemky převážně s III. až V. třídou ochrany ZPF, okrajově rovněž pozemky s II. třídou ochrany ZPF. Realizace záměru je veřejným zájmem převažujícím nad zájmem ochrany ZPF. Záměr bude znamenat trvalý zábor rovněž pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) o ploše cca 16 000 m². Záměr bude znamenat trvalý zábor rovněž pozemků druhu „ostatní plocha“, a to převážně v prostoru vedení stávající I/43, tj. pozemku p. č. 1454/1 v k. ú. Černá Hora – v místě odpojení a napojení přeložky (trvalý zábor) a navrženou rekultivací v prostoru stávající I/43 (dočasný zábor). Další dočasné zábory pozemků všech uvedených druhů jsou předpokládány v souvislosti s přeložkami inženýrských sítí, se zařízením stavenišť a mezideponií ornice; o celkové odhadované výměře cca 2 000 m².

Vliv z hlediska záborů a kvality půdy lze hodnotit jako nízký; v případě záboru půdy II. třídy ochrany ZPF lze v záměru shledat veřejný zájem výrazně převažující nad veřejným zájmem ochrany zemědělského půdního fondu (§4 odst. 3 zákona č. 334/1992 Sb., v platném znění).

Kromě záborů půdy ZPF a PUPFL je také nezbytné zmínit fakt, že stávající těleso silnice I/43 bude rekultivováno (předpokládaný rozsah cca 0,5 ha) – bude odstraněn stávající asfaltový kryt (cca 0,2 m) a nestmelené podkladní vrstvy (cca 0,3 m) do úrovně pláně. Poté zde bude

rozprostřena vrstva ornice a povrch bude zatravněn. Tímto budou částečně zmírněny identifikované vlivy na půdu.

V období výstavby může být půda znečištěna úkapy ze stavební mechanizace či případnou havárií. Za účelem minimalizace až eliminace rizik budou v rámci stavby používány pouze stavební stroje v dobrém technickém stavu (vyloučí případné drobné úniky ropných látek); pro případ havárie bude zpracován havarijní plán.

V období provozu lze shledat v principu shodné vlivy na půdu, které v území působí již nyní (vnos cizorodých látek do půdy emisemi z dopravních prostředků, drobnými či většími částicemi z vozidel či vozovky, zimní údržby vozovky - posypové soli); toto znečištění se soustředí převážně do krajnice vozovky, svahových partií či silničního příkopu. Záměrem přeložky budou vlivy svým centrem působení pouze částečně přesunuty směrem na východ, přičemž tímto nedojde k zatížení území nad únosnou mez.

Vlivy na půdu mají lokální charakter bez přeshraničních vlivů. Vliv na půdu bude intenzivní, dochází k trvalému záboru půd, tedy vlivu nevratnému. Vliv na půdu začne při zahájení výstavby záměru a bude trvat po celou dobu provozu nové přeložky, což je však kompenzováno částečnou rekultivací stávající komunikace.

- Vlivy na kvalitu ovzduší a klima

Dočasným negativním působením v průběhu realizace záměru bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště zejména při realizaci zemních prací. V průběhu stavebních prací je nezbytné provést především technická a organizační opatření, která povedou ke snížení znečišťování ovzduší emisemi tuhých částic – jedná se např. o minimalizaci plošného rozsahu zařízení staveniště, čištění komunikací, skrápění ploch zařízení staveniště a komunikací v suchém období roku. Ke zhoršení kvality ovzduší dojde rovněž pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a na staveništi vlivem stavebních mechanismů. Po dokončení stavby nedojde ke změně v produkci emisí ovlivňujících kvalitu ovzduší, silniční provoz zůstane zachován ve stejném rozsahu jako před vybudováním přeložky.

Záměr negeneruje zvýšení dopravních intenzit na I/43. Rovněž vzhledem k velké vzdálenosti obytných objektů záměr nebude znamenat negativní vlivy ve vztahu k obyvatelstvu. Lze spíše předpokládat pozitivní vliv na snížení emisí vzhledem k větší plynulosti dopravy v předmětném úseku (plynule jedoucí auto jede na vyšší převodový stupeň, má nižší spotřebu paliva, a tedy i tvorbu emisí z jeho spalování; stejně tak nebrzdí a neakceleruje, což jsou další zdroje emisí prachu – emise z otěrů brzdového obložení a pneumatik při brždění, resp. otěrů pneumatik a abraze vozovky při akceleraci).

Po realizaci zemního tělesa budou v rámci záměru provedeny vegetační úpravy, které se potenciálně pozitivně projeví vzhledem k omezení sekundární prašnost z provozu komunikace. Realizací záměru může být změněno klima pouze na lokální úrovni (mikroklima), a to tedy výhradně v bezprostřední blízkosti tělesa komunikace. Vlivy na ovzduší a klima mají lokální charakter bez přeshraničních vlivů.

- Vlivy hluku

V období výstavby je předpokládána lokalizace zdrojů hluku téměř výhradně do prostoru řešeného úseku silnice I/43 (stacionární a plošné zdroje vyvolané stavebními pracemi), kde nejsou situovány obytné objekty – chráněné venkovní prostory staveb, které se nacházejí nejméně 250 m od záměru. Jistou výjimkou jsou liniové zdroje zatěžující (širší) okolí stavby – doprava vyvolaná

stavební činností (zajišťující přepravu materiálů ze staveniště a na staveniště). Stanovit přesný počet stavbou vyvolané dopravy v období výstavby lze pouze rámcově. Tato doprava bude využívat stávajících pozemních komunikací, přičemž bude znamenat nevýznamné přetížení území zpravidla v řádu jednotek vozidel za den, tedy bez většího významu z hlediska hlukové situace. Obdobné platí pro vibrace – bodové a plošné zdroje v rámci staveniště jsou dostatečně vzdáleny od chráněných vnitřních prostorů staveb; doprava vyvolaná stavbou (liniový zdroj), bude znamenat nevýznamné přetížení území zpravidla v řádu jednotek vozidel za den, tedy bez většího významu z hlediska vibrací.

Řešený úsek silnice I/43 je svou vzdáleností (vždy více než 250 m) od obytných objektů – chráněných venkovních prostorů staveb zcela bezkonfliktní z hlediska hlukového zatížení území. Realizací úpravy úseku silnice I/43 nedojde k významnému prodloužení úseku silnice I/43 v předmětném úseku; nedojde k přiblížení komunikace k obytným objektům. Záměr negeneruje zvýšení dopravních intenzit na I/43. Realizace záměru tedy nezpůsobí překročení hlukových limitů; situace zůstane v principu beze změny, kdy je řešený úsek I/43 z hlediska hlukové situace bezkonfliktní. Stejně platí i pro vibrace. Vlivy hluku mají lokální charakter bez přeshraničních vlivů.

- Vlivy na povrchovou a podzemní vodu

Vlivem výstavby zpevněných ploch komunikace dojde ke zvýšení povrchového odtoku; dešťové vody budou z povrchu komunikace svedeny do příkopů s následným zaústěním do vodního toku Žerotínky či jeho bezejmenných přítoků. Příkopy budou dle místních podmínek převážně nezpevněné (zpevněné v místech s minimálním či maximálním podélným sklonem a v retenčním prostoru před stabilní nornou stěnou – viz dále), čímž bude podpořena možnost částečného vsaku srážkové vody svedených z vozovky před jejím odvedením do recipientu; vsakovací schopnost krajiny bude rovněž podpořena částečnou rekultivací stávající silnice I/43. Svahy silničního tělesa budou zpevněny a proti vodní erozi chráněny rozprostřenou vrstvou ornice a zatravněním, přičemž zejména v případě některých vyšších násypů lze rovněž vnímat jistý potenciál retence vody.

V období provozu lze obecně shledat v principu shodné vlivy na bezprostřední okolí komunikace, které v území působí již nyní, přičemž mohou být větší v případě intenzivních dešťových srážek, které případně negativní vlivy cizorodých látek „nařadí“ a tyto tak nebudou překračovat svými koncentracemi ve vodním prostředí únosnou mez. Pro případ havárie spojené s únikem škodlivých látek budou po dohodě se správcem vodního toku realizovány stabilní norné stěny. Toto zařízení umožní přehrazení toku vody v příkopu dvojitou stěnou z dřevěných dluží. Primárně slouží k zachycení plovoucích látek. Osazením dluží bude vytvořen záchytný prostor pro zachycení sedimentujících látek, který bude následně odčerpán. Vzhledem k výše uvedenému záměr významně neovlivní na hydrologické charakteristiky ani na kvalitu povrchových vod.

Pro účely zjištění základních parametrů zájmového území byla provedena geotechnická a hydrotechnická studie ve vztahu k záměru přeložky silnice I/43 (GEOTECHNICKÉ A HYDROTECHNICKÉ REŠERŠE I/43 LOM ČERNÁ HORA, PŘELOŽKA – TS+ZP, Orientační geotechnický průzkum, GEAP SERVICE (2015)), která byla v plném znění předložena v rámci Přílohy 8 oznámení záměru. Z uvedené studie vyplývá, že část trasy zejména v km 0,800-1,400 je vedena v bezprostřední blízkosti sesuvného území, proto je třeba věnovat zvýšenou pozornost sesuvné oblasti a hydrogeologické situaci (lokální vodoteč, průsaky). Tektonická predispozice žlíbku, vzhledem k absenci větších stavebních objektů, se nejeví jako zásadní problém, lokálně se může projevit při zemních pracích v přilehlém svahu (odřez). Dle této studie z hlediska hodnocení geologických rizik a zjištěných geologických, geotechnických a hydrogeologických parametrů se projektovaná stavba jeví jako vhodná. Vlivy na povrchovou a podzemní vodu mají lokální charakter bez přeshraničních vlivů.

- Vlivy na flóru a faunu a územní systém ekologické stability (ÚSES)

Pro posouzení vlivu záměru na flóru a faunu byl zhotoven dokument „I/43 Lom Černá Hora, přeložka – biologický průzkum, Ekopontis, s.r.o., září 2017“, který byl přiložen k oznámení záměru jako příloha č. 7. Z tohoto průzkumu vyplývá, že se v trase záměru vyskytují převážně nepřírodní biotopy. V rámci realizace záměru může být ovlivněn luční biotop a jasanovo-olšový luh. Jejich narušení nepřinese žádnou nevratnou/podstatnou změnu. Pouze lze hovořit o ztrátě vzrostlých stromů, jejichž nahrazení bude trvat několik desítek let. Zpracovatel studie navrhuje provádět práce mimo vegetační období a provést náhradní výsadbu, se kterou počítá organizace výstavby záměru (viz str. 4 tohoto rozhodnutí). Přílohou této studie bylo „Biologické posouzení vlivu záměru na netopýry, zpracovatel Doc. Mgr. Tomáš Bartonička, Ph.D., 2017“.

Záměr křížuje prvky územního systému ekologické stability (ÚSES) regionálního biogeografického významu – regionální biokoridor RBK 007 (dle ZÚR JMK RK 1412) a ÚSES lokálního biogeografického významu – částečně funkční lokální biokoridor mezi LBC Východní svahy a LBC Kotlíky. Ve vztahu k regionálnímu ÚSES lze konstatovat, že realizace záměru zahrnuje vybudování mostní konstrukce, která díky stanoveným parametrům a charakteru podmostí umožní migraci všem potencionálně se vyskytujícím živočichům a povede tak ke zlepšení funkce regionálního biokoridoru RK 1412. Vlivy na zvláště chráněné živočichy jsou hodnoceny jako zanedbatelné či eliminované termínem pro realizaci zemních prací, tj. od začátku září do konce března. Za podmínky, že v rámci projektu dojde k instalaci oboustranných bariér výšky cca 4 m v délce mostů na km 2,075, km 1,650 a km 1,450 za účelem snížení přímé mortality u letounů, nelze dovodit ani významné dotčení této skupiny zvláště chráněných živočichů. Závěrem lze tedy konstatovat, že za podmínek uvedených v oznámení záměru nedojde realizací záměru ke škodlivému zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněných živočichů a tudíž nebude muset být vedeno řízení o výjimce ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů podle § 56 výše uvedeného zákona.

Pro zajištění dopravní obsluhy okolních lučních a lesních pozemků a lomu je navržen sjezd. Lokalizace sjezdu bude specifikována v dalších stupních projektové dokumentace (jedno z možných řešení dle aktuálního návrhu cca v km 1,510; délka 70 m); sjezd bude situován mimo prostor vedení regionálního biokoridoru ÚSES.

Střet s RBK 007 v km 1,450 je řešen formou přesýpané mostní konstrukce. Střet s LBK v km 0,400 je řešen formou propustku DN1000. Svými parametry tedy bude sloužit živočichům do velikosti savců střední velikosti (např. lišky). Opět platí, že předmětný LBK je křížen rovněž stávající I/43; bez migračního objektu. V obou případech (zásah RBK a LBK) lze tedy předpokládat spíše pozitivní vliv.

Vlivy na flóru a faunu a územní systém ekologické stability (ÚSES) mají lokální charakter bez přeshraničních vlivů.

- Vlivy na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště

Na území dotčeném záměrem se nenacházejí objekty zapsané v Ústředním seznamu nemovitých památek ani jiné hodnotné historické stavby.

- Další vlivy

Z hlediska vlivu na krajinný ráz vzhledem k tomu, že se jedná o přeložku stávající komunikace, se nejedná o významný zásah do krajiny. Vlivy záměru na krajinný ráz území lze považovat za únosné, nevýznamné. Z hlediska odpadů během provozu bude vznikat pouze minimum odpadů, které nemohou mít při správném nakládání s nimi žádné negativní dopady na složky ŽP. Odpady budou vznikat především v rámci výstavby. Nakládání s odpady musí být v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, zejména upřednostnění využití odpadů před jejich

odstraněním – uložením na skládku a v souladu s Plánem odpadového hospodářství Jihomoravského kraje. Vlivy produkce odpadů budou minimalizovány především tak, že většina materiálu z výkopů bude přímo či po úpravě vhodná do násypů. Vlivy krajinný ráz a další vlivy mají lokální charakter bez přeshraničních vlivů.

Zpracovatel oznámení navrhuje řadu opatření (uvedených ve výrokové části tohoto rozhodnutí v bodě č. 5) k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru, a to jak ve fázi přípravy dané stavby, tak ve fázi provádění i provozu stavby. Krajský úřad se s těmito opatřeními ztotožňuje a konstatuje, že při provedení těchto opatření nebude mít záměr významný vliv na životní prostředí a zdraví obyvatel.

Krajský úřad ve zjišťovacím řízení vyhodnotil tyto podklady:

1. Oznámení záměru dle přílohy č. 3 zákona vč. příloh, především:
 - Vyjádření věcně a místně příslušného úřadu územního plánování k záměru z hlediska ÚPD,
 - Stanovisko Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí, dotčeného orgánu ochrany přírody dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (JMK 116491/2017 ze dne 11.08.2017),
 - Mapové přílohy a podklady,
 - I/43 Lom Černá Hora, přeložka – biologický průzkum, Ekopontis, s.r.o., září 2017,
 - Biologické posouzení vlivu záměru na netopýry, zpracovatel Doc. Mgr. Tomáš Bartonička, Ph.D., 2017,
 - GEOTECHNICKÉ A HYDROTECHNICKÉ REŠERŠE I/43 LOM ČERNÁ HORA, PŘELOŽKA – TS+ZP, Orientační geotechnický průzkum, GEAP SERVICE (2015),
2. Vyjádření uvedená v bodě 3. odůvodnění tohoto rozhodnutí.

Na základě informací uvedených v oznámení záměru a v jeho přílohách, písemných vyjádření dotčených územně samosprávných celků, dotčených správních úřadů a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu rozhodl příslušný úřad tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí.

Krajský úřad Jihomoravského kraje zasílá ve smyslu ustanovení § 7 odst. 6 zákona rozhodnutí o závěru zjišťovacího řízení oznamovateli a dále dotčeným územním samosprávným celkům a na vědomí dotčeným správním úřadům.

Krajský úřad upozorňuje **dotčený městys Černá Hora** na povinnost dle ustanovení § 16 odst. 2 zákona vyvěsit informaci o tomto závěru zjišťovacího řízení a o tom, kdy a kde je možné do něj nahlížet, neprodleně po jeho obdržení na své úřední desce, a to po dobu nejméně 15 dnů.

Dotčený městys Černá Hora v souladu s ustanovením § 16 odst. 3 zákona neprodleně zašle písemné vyrozumění o dni vyvěšení krajskému úřadu.

Rozhodnutí o závěru zjišťovacího řízení bude v souladu s § 7 odst. 6 zákona č. 100/2001 Sb. doručeno veřejnou vyhláškou zveřejněnou na úřední desce Jihomoravského kraje. Do rozhodnutí lze také nahlédnout na internetu na adrese http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_JHM1429 .

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí mohou podat do 15 dnů ode dne jeho doručení oznamovatel a dotčená veřejnost uvedená v § 3 písm. i) bodě 2 zákona odvolání k Ministerstvu životního prostředí podáním učiněným u Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí, Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno (§ 81 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád). Splnění podmínek podle § 3 písm. i) bodu 2 zákona doloží dotčená veřejnost v odvolání.



Ing. František Havíř, v. r.
vedoucí odboru

Za správnost vyhotovení: Mgr. Vendula Zlevorová

Příloha: Obdržená vyjádření (obdrží oznamovatel/zástupce)

Rozdělovník:

Účastník řízení – oznamovatel (jeho zástupce) vč. obdržených vyjádření:

- Ekopontis, s.r.o., se sídlem Cejl 511/43, 602 00 Brno

Dotčené územní samosprávné celky:

- Městys Černá Hora, k rukám starosty, nám. Míru 50, 679 21 Černá Hora
- Jihomoravský kraj, Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno – zde

Na vědomí:

- Městský úřad Blansko, odbor životního prostředí, náměstí Republiky 1316/1, 678 01 Blansko
- Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně, územní pracoviště Blansko, Mlýnská 2, 678 29 Blansko
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno, Lieberzeitova 14, 614 00 Brno
- Městský úřad Blansko, odbor stavební úřad, náměstí Republiky 1316/1, 678 01 Blansko
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4-Nusle, závod Brno, Šumavská 33, 602 00 Brno