

# KRAJSKÝ ÚŘAD JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

Odbor životního prostředí  
Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

Č. j.:  
JMK 61868/2019

Sp. zn.:  
S - JMK 61868/2019 OŽP/VIČ

Vyřizuje/linka  
Ing. Vlčková/541 652 325

Brno  
24.06.2019

## ROZHODNUTÍ

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí (dále jen „krajský úřad“) jako věcně a místně příslušný správní úřad dle ust. § 29 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, dle ust. § 20 písm. b) 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 Podlesí, obchvat + MÚK Kuřim, východ + MÚK Lipůvka“, k. ú. Kuřim, okr. Brno – venkov a k. ú. Lipůvka, Svinošice, okr. 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 MÚK Lipůvka + MÚK Kuřim, východ + Podlesí, obchvat

Záměr je uveden v příloze č. 1 zákona v kategorii II (zjišťovací řízení) pod číslem 49 – Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdních pružích od stanovené délky 2 km.

#### **2. Kapacita (rozsah) záměru:**

Předmětem záměru je zlepšení technického a dopravně-bezpečnostního stavu v rámci tří vybraných úseků stávající I/43, které tvoří samostatné na sebe navazující stavby. Komunikace bude zrealizována v kategorii S 11,5/90.

#### Délky upravovaných úseků:

- stavba I/43 Podlesí, obchvat 1,38 km
- stavba I/43 MÚK Kuřim, východ 1,51 km
- stavba I/43 MÚK Lipůvka 1,01 km

**3. Umístění záměru:** Kraj: Jihomoravský  
Okres: Brno-venkov, Blansko  
Obec: město Kuřim, obec Lipůvka, obec Svinošice  
k. ú.: Kuřim, Lipůvka, Svinošice

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

Záměrem je zlepšení technického a dopravně-bezpečnostního stavu v rámci tří vybraných úseků stávající I/43, které tvoří samostatné na sebe navazující stavby – I/43 Podlesí, obchvat; I/43 MÚK Kuřim, východ a I/43 MÚK Lipůvka. Záměr je součástí programu odstranění dopravních závad na stávající I/43 na území Jihomoravského kraje. Tyto stavební úpravy silnice I/43 v úseku Podlesí – Lipůvka jsou v zásadě v prostoru stávající I/43, přičemž funkčně nahrazují stávající I/43 znamenající obdobné vlivy na území. Realizace stavebních úprav silnice doplněná bezkonfliktním křížením se projeví zejména ve zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy za současného zvýšení kapacity silnice I/43. Zlepšení technického a dopravně-bezpečnostního stavu silnice I/43 je v souladu s potřebami odpovídající technické infrastruktury pro plánovaný rozvoj obytné a průmyslové zástavby, aby zejména o rozsáhlejších záměrech mohlo být vůbec uvažováno (např. obytný soubor Kuřim-Záhoří).

Ve vztahu ke kapacitní komunikaci, ať už v kategorii dálniční nebo silniční, není možné identifikovat významné kumulativní vlivy.

Dle vyjádření Městského úřadu Kuřim, odboru investičního, č. j. MK/20323/18/OI, ze dne 22.11.2018, je záměr v k. ú. Kuřim v souladu s přípustným funkčním využitím všech uvedených ploch.

Dle vyjádření Městského úřadu Blansko, odboru stavebního úřadu, č. j. MBK/ 45721/2018/Šj, ze dne 27.11.2018, je záměr v k. ú. Lipůvka a Svinošice v souladu s územními plány těchto obcí.

Orgán ochrany přírody krajského úřadu ve svém stanovisku vydaném podle ustanovení §45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů č. j. JMK 154102/2018 ze dne 02.11.2018 vyloučil významný vliv uvedeného záměru na evropsky významné lokality a ptačí oblasti soustavy Natura 2000.

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

##### Stavba I/43 Podlesí, obchvat

Místní komunikace zajišťující dopravní obsluhu Podlesí je na silnici I/43 připojena stykovou křižovatkou vybavenou odbočovacími pruhy – jako 4. větev je zde připojena účelová komunikace podél Podlesního potoka.

Celková délka řešené stavby I/43 Podlesí, obchvat, činí cca 1,38 km. Silnice je navržena v kategorii S 11,5/90 v úseku Podlesí – Kuřim v projektovém staničení od km 9,12 do km 10,50. Křižovatka je navržena jako kosodélná s niveletou hlavní trasy vedenou v prostoru mezi Záhořím a Podlesím v násypu. Napojení území je řešeno pomocí soustavy kruhových objezdů. V rámci stavby bude zřízena nová obslužná komunikace, na kterou bude napojena obec Podlesí, nové rozvojové plochy

Kuřimi, obalovna a ostatní polní cesty. Tato komunikace se uvažuje jako místní obslužná komunikace v kategorii S 7,5.

#### Stavba I/43 MÚK Kuřim, východ

Délka řešeného úseku v ose hlavní trasy činí 1,51 km. Stávající úrovněová křiřovátka bude nahrazena mimoúrovňovou křiřovátkou, která zajiřřuje bezkonfliktní napojení Kuřimi a průmyslových zón v její severní části na silnici I/43. Výřkové vedení nivelety I/43 se předpokládá na násypu. Jedná se o všesměrnou trubkovitou křiřovátku.

#### Stavba I/43 MÚK Lipůvka

Délka stavby je 1,01 km. Na začátku úseku se od sebe oddělí silnice I/43 a II/379. V přímém směru za MÚK Lipůvka bude na Blansko pokračovat silnice II/379. MÚK Lipůvka je navržena formou rozřtěpu, který umožní direktivní napojení silnice I/43. MÚK Lipůvka neumořňuje veřkeré křiřovátkové pohyby. Všesměrnost je doplněna pravým odbočením ze směru od Blanska do původní stopy silnice II/349, která již bude využita jako místní komunikace.

### **6. Oznamovatel – účastník řízení dle ř 27 odst. ř. 500/2004 Sb., správní řád:**

Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4, IČ 65993390, zastoupené na základě plné moci 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 ř 19 zákona ř. 100/2001 Sb. (ř. j.87742/ENV/15)

## **Odůvodnění**

### **1. Průběh řízení**

Krajský úřad jako věcně a místně přířluřný správní úřad ve smyslu ustanovení ř 20 písm. b) a ř 22 písm. a) zákona ř. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), obdržel dne 29.04.2019 oznámení záměru „I/43 Podlesí, obchvat + MÚK Kuřim, východ + MÚK Lipůvka“, k. ú. Kuřim, okr. Brno – venkov a k. ú. Lipůvka, Svinořice, okr. Blansko, od organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR, se sídlem Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4, IČ 65993390, zastoupené na základě plné moci 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 ř 6 odst. 4 zákona umožňující zahájení zjiřřovacího řízení dle ř 7 zákona. V souladu s ř 7 a přílohou ř. 2 zákona provedl zjiřřovací řízení, jehož cílem bylo zjistit, zda uvedený záměr bude posuzován v celém rozsahu zákona.

Krajský úřad oznámil zahájení zjiřřovacího řízení dopisem ř. j. JMK 64064/2019, ze dne 02.05.2019 a rozeslal v souladu s ř 6 odst. 7 zákona informaci o zahájení zjiřřovacího řízení spolu s kopií oznámení záměru dotčeným správním úřadům a dotčeným územním samosprávním celkům s informací o možnosti vyjádřit se k oznámení dle ř 6 odst. 8 zákona. Dále zajistil zveřejnění informace o zjiřřovacím řízení na úřední desce Jihomoravského kraje a na úředních deskách města Kuřim a obcí Lipůvka a Svinořice. Za den zveřejnění se považovalo zveřejnění informace o zjiřřovacím řízení na úřední desce kraje. Současně požádal město Kuřim a obce Lipůvka a Svinořice

o zaslání písemného vyrozumění o dni vyvěšení informace o probíhajícím zjišťovacím řízení na své úřední desce.

Dotčenými územními samosprávnými celky byly:

- Jihomoravský kraj – oznámení a informaci o zahájení zjišťovacího řízení v písemné podobě obdržel dne 09.05.2019. Informace o oznámení byla zveřejněna na úřední desce dne 03.05.2019.
- Město Kuřim – oznámení a informaci o zahájení zjišťovacího řízení v písemné podobě obdrželo dne 09.05.2019. Informace o oznámení byla zveřejněna na úřední desce dne 10.05.2019.
- Obec Lipůvka – oznámení a informaci o zahájení zjišťovacího řízení v písemné podobě obdržela 13.05.2019. Informace o oznámení byla zveřejněna na úřední desce dne 14.05.2019.
- Obec Svinošice – informace o oznámení byla zveřejněna na úřední desce dne 13.05.2019.

Dotčenými orgány státní správy byly:

- Městský úřad Kuřim, odbor stavební a životního prostředí – informaci o zahájení zjišťovacího řízení obdržel dne 03.05.2019.
- Městský úřad Blansko, odbor životního prostředí – informaci o zahájení zjišťovacího řízení obdržel dne 03.05.2019.
- Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně – informaci o zahájení zjišťovacího řízení obdržela dne 03.05.2019.
- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno – informaci o zahájení zjišťovacího řízení obdržela dne 03.05.2019.

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

- Česká inspekce životního prostředí, oblastní inspektorát Brno, zn. ČIŽP/47/2019/5457, ze dne 15.05.2019 (doručeno dne 17.05.2019) nemá k záměru připomínky.
- Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně, č. j. KHSJM 27476/2019/BO/HOK, ze dne 30.05.2019 (doručeno dne 31.05.2019) s předmětným záměrem souhlasí a nepožaduje další posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb.
- Jihomoravský kraj, č. j. JMK 77591/2019 ze dne 03.06.2019 (doručeno dne 03.06.2019) nemá k záměru připomínky a nepožaduje jeho další posuzování dle zákona.
- Město Kuřim, ze dne 31.05.2019 (doručeno 03.06.2019) uvádí:  
Se stavbami souhlasíme a považujeme je za přínosné, jak pro lepší dopravní obsluhu města Kuřim a regionu severně od Brna včetně zvýšení bezpečnosti silničního provozu, tak pro zvýšení bezpečnosti ve městě Kuřim, speciálně v lokalitě Podlesí. Současně konstatujeme, že je v zájmu města Kuřim co nejrychlejší realizace všech tří staveb.
- Obec Lipůvka, ze dne 29.05.2019 (doručeno 31.05.2019) uvádí:  
Přípravu opatření vedoucích ke zlepšení technického a dopravně-bezpečnostního stavu obec Lipůvka podporuje a souhlasí s následnou realizací v co nejkratším termínu. V obci Lipůvka dojde po realizaci výše uvedených staveb ke zlepšení bezpečnosti silničního

provozu a bude možno pokračovat ve zvyšování bezpečnosti a vymístování tranzitní dopravy z centra obce.

- Spolek Spokojené Díly z.s., ze dne 24.5.2019 (doručeno dne 27.05.2019) uvádí připomínky, jejichž úplné znění není vzhledem k jejich rozsahu citováno v tomto odůvodnění, ale je nedílnou přílohou rozhodnutí – závěru zjišťovacího řízení.

#### Připomínka 1 - Nezhledněna kumulace záměrů dle platných ZÚR JMK

*Vypořádání:*

*Z hlediska souladu záměru s územně plánovací dokumentací vydanou krajem pro území, v němž je řešen záměr, vyplývají ze ZÚR JMK požadavky na respektování záměrů nadmístního významu. Jedná se o územní rezervu pro silnici I. třídy RDS13 I/43 Česká – Kuřim, zkapacitnění, a územní rezervu pro přestavbu silnice II. třídy RDS36 – Kuřim, severní obchvat. Uvedené územní rezervy vymezují ZÚR JMK na k. ú. Kuřim a k. ú. Svinošice (k. ú. Lipůvka dotčeno není). Z hlediska širších vztahů posuzovaný záměr odpovídá koncepci dopravního řešení dané v ZÚR JMK a dle předložené dokumentace nedochází ke střetu s dalšími záměry vymezenými v ZÚR JMK.*

*Připomínka není důvodná.*

#### Připomínka 2 – Dopady na novou lokalitu Záhoří/Podlesí

*Vypořádání:*

*S přesýpaným tunelem není v daném prostoru počítáno, a to vzhledem k investičním nákladům i následným nákladům na údržbu. Cílem zjišťovacího řízení je dle § 7 odst.2 zákona posouzení, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí. V zjišťovacím řízení příslušný úřad nenařizuje realizaci dalších staveb. Dále lze odkázat na shora citované stanovisko města Kuřimi ze dne 31.05.2019.*

*Připomínka není důvodná.*

#### Připomínka 3 – Rozpor s koncepcí rozvoje D43

*Vypořádání:*

*Soulad záměru s územně plánovací dokumentací - viz vypořádání připomínky 1.*

*Připomínka není důvodná.*

#### Připomínka 4 – Plynulost dopravy na I/43, MÚK Podlesí, obchvat

*Vypořádání:*

*Záměr je součástí programu odstranění dopravních závad na stávající I/43, které byly definovány ve studii „I/43 – Odstranění dopravních závad vč. HDM-4 na území JmK“ (PK OSSENDORF s.r.o., 11/2015). Byly definovány samostatné úseky stávající I/43, jejichž technický a návazně dopravně-bezpečnostní stav není uspokojivý a je vhodný k řešení, a to v zásadě nezávisle na realizaci D43 a s ní souvisejících staveb. Navržené úpravy nejsou v rozporu s koncepcí realizace kapacitní komunikace D43 (I/43) v předmětném území a žádné z navržených opatření nevede ke změně koncepce silnice I/43. Snahou záměru je, pokud možno rychle, upravit stávající stav tak, aby bylo zajištěno zvýšení plynulosti a bezpečnosti silničního provozu.*

*Připomínka tedy není důvodná.*

#### Připomínka 5 – Nezhlednění budoucích intenzit dopravy

##### *Vypořádání:*

*Pro posuzované území bylo uvažováno s nejméně příznivým stavem, který může v území z hlediska zatížení dopravními intenzitami nastat. Dopravní model tedy nezahrnuje ani ve výhledu roku 2045 realizaci kapacitní silnice D 43 resp. I/43 v úseku Kuřim-Svitávka, ani její pokračování směrem k dálnici D1 vč. obchvatu Kuřimi, tj. záměry, které by odvedly část dopravy z řešeného úseku I/43. Dokladované zatížení pro období roku 2045 tedy představuje maximální možné hodnoty intenzit dopravy v řešeném úseku silnice I/43 Podlesí – Lipůvka; je tedy na straně bezpečné pro potřeby stanovení hlukové a imisní situace území.*

*Připomínka tedy není důvodná.*

#### Připomínka 6 – Posouzení hluku v dotčeném území

##### *Vypořádání:*

*Shodnost je uváděna ve vztahu k typu zdroje a působení hluku, nikoliv k jeho intenzitě. Ta se v čase a v závislosti na realizaci posuzovaného záměru, příp. jiných relevantních záměrů liší, což je v hlukové studii reflektováno.*

*Připomínka tedy není důvodná.*

#### Připomínka 7 – Dopady záměru na veřejné zdraví a životní prostředí

##### *Vypořádání:*

*Vlivy záměru na veřejné zdraví podrobně vyhodnotila Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje ve vyjádření č. j. KHSJM 27476/2019/BO/HOK, ze dne 30.05.2019 a nemá k záměru připomínky. Námitka k budoucím intenzitám dopravy – viz vypořádání připomínky 5.*

*Připomínka není důvodná.*

#### Připomínka 8 – Navrhované opatření, protihlukové stěny pro oblast I/43 Podlesí obchvat

##### *Vypořádání:*

*Viz vypořádání připomínky 2 a 5. Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje ve svém vyjádření č. j. KHSJM 27476/2019/BO/HOK, ze dne 30.05.2019 uvádí, že realizace navrženého záměru nezpůsobí u nejexponovanější obytné zástavby z hlediska hlukové zátěže nadlimitní stav a oproti stávajícímu stavu dojde po jeho realizaci ke zlepšení stávající hlukové situace v dotčené lokalitě.*

*Připomínka tedy není důvodná.*

#### Připomínka 9 – Nesprávné zařazení záměru

##### *Vypořádání:*

*Záměr je uveden v příloze č. 1 zákona v kategorii II (zjišťovací řízení) pod číslem 49 – Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdnicích pružích od stanovené délky 2 km.*

*Připomínka není důvodná. Toto zařazení potvrdilo MŽP, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence ve svém dopise č. j.: MZP/2018/710/2426 ze dne 19.09.2018.*

#### Připomínka 10 – Nesprávný popis záměru

##### *Vypořádání:*

*Viz vypořádání připomínky 9*

*Připomínka není důvodná.*

#### Připomínka 11 – Jedno řízení pro jeden záměr

##### *Vypořádání:*

*Záměrem jsou tři stavby, které vzhledem k tomu, že na sebe bezprostředně navazují a bezprostředně spolu souvisejí, nelze z pohledu zákona posuzovat jednotlivě. Totéž konstatuje MŽP ve svém vyjádření, které je citováno ve vypořádání připomínky 9.*

*Připomínka tedy není důvodná.*

#### Připomínka 12 – Věcně nepřislušný správní orgán a nepřipustná salámová metoda

##### *Vypořádání:*

*Viz vypořádání připomínky 1 a 9. Výkon státní správy v oblasti posuzování vlivů záměrů na životní prostředí je jasně dán zákonem.*

*Připomínka není důvodná.*

#### Připomínka 13 – Absence konkrétního údaje o kapacitě záměru

##### *Vypořádání:*

*Náležitosti oznámení jsou stanoveny v příloze č. 3 zákona. Informace o kapacitě (rozsahu) záměru je v rámci oznámení uvedena v dostatečné podrobnosti. Vyhodnocení vlivů bere v úvahu kapacitu dané komunikace, která je také řešena v rámci dopravního modelu, který se následně promítá do hlukové a rozptylové studie – relevantní ve vztahu k posouzení není pouze informace o maximálně možném počtu vozidel dle kapacity komunikace, ale zejména o reálném počtu vozidel (dle dopravního modelu), které budou v daném území působit na příslušné složky životního prostředí.*

*Připomínka tedy není důvodná.*

#### Připomínka 14 – Biologický průzkum

##### *Vypořádání:*

*Informace o botanickém a zoologickém screeningu území v jarním a letním aspektu znamená zdůraznění úplnosti průzkumu v rámci celé relevantní části vegetační sezóny. Data z podzimního a zimního aspektu nemohou poskytnout informace nad rámec průzkumů provedených na jaře a v létě. Analýza nálezové databáze ochrany přírody je standardním postupem v rámci hodnocení vlivů; nejedná se o náhradu, nýbrž doplněk plnohodnotně provedených průzkumů.*

*Připomínka tedy není důvodná.*

#### Připomínka 15 – Hluková studie na základě nedoloženého dopravního modelu

##### *Vypořádání:*

*Uvedená dopravní studie je přílohou č.8 oznámení záměru a elektronicky je k dispozici na internetu [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_JHM1476](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_JHM1476)*

*Připomínka tedy není důvodná.*

#### Připomínka 16 – Hluková a rozptylová studie mají odlišné vstupní informace

##### *Vypořádání:*

*Modelování šíření hluku a modelování rozptylu znečišťujících látek v ovzduší má svá fyzikálně daná specifika, a proto tyto studie mají jinou úroveň vstupních dat z daného území.*

*Modelování rozptylu znečišťujících látek ve vnějším ovzduší obvykle vyžaduje větší plochu a stejně tak emise z určitého území jsou schopny ve formě imisí ovlivňovat kvalitu ovzduší na daleko širším území.*

*V případě kvality ovzduší se současně počítá i s přeshraničním přenosem znečištění, což je v případě hlukové zátěže na daném území zcela nemožné.*

*Připomínka tedy není důvodná.*

#### Připomínka 17 – Rozptylová studie na základě nedoloženého dopravního modelu

*Vypořádání:*

*Viz vypořádání připomínky 15.*

*Připomínka není důvodná.*

#### Připomínka 18.1 – Rozptylová studie odkazuje na chybné podklady – pětileté průměry

*Vypořádání:*

*Účelem rozptylové studie je rozhodnout o tom, zdali posuzovaný záměr nebude představovat pro dané území nadměrnou zátěž ve vztahu ke kvalitě ovzduší. Měřicích stanic je v ČR omezený počet, proto zákon přistoupil k objektivnějšímu určení stávající úrovně znečištění v konkrétní lokalitě, jako k jednotnému podkladu pro posouzení území rozptylovou studií. Zákon o ochraně ovzduší zavedl povinnost při umístování stacionárních zdrojů nebo pozemních komunikací využívat mapy pětiletých průměrů, které reflektují určitý dlouhodobější stav kvality ovzduší v lokalitě a tím postihují i meziroční výkyvy meteorologických vlivů v dané lokalitě. Zároveň je tím ošetřeno, že nemůže dojít k využití roku s dobrou kvalitou ovzduší jako výchozího podkladu pro hodnocení stávající úrovně znečištění v lokalitě, kam má být záměr umístěn.*

*Ve věci pětiletých průměrů zákon o ochraně ovzduší uvádí následující:*

*Podle § 11 odstavce 5 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“) je nezbytné při povolování stacionárního zdroje označeného ve sloupci B v příloze č. 2 k tomuto zákonu nebo při umístění pozemní komunikace podle § 11 odstavce 1 písm. b) zákona o ochraně ovzduší posoudit nezbytnost uložení kompenzačních opatření. Kompenzační opatření se uloží v případě splnění několika podmínek.*

*Dle § 11 odstavce 6 zákona o ochraně ovzduší se k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů podle odstavce 5, tj. výlučně v rámci povolování vyjmenovaného stacionárního zdroje v příloze č. 2 zákona o ochraně ovzduší nebo pozemní komunikace, použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km<sup>2</sup> vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty je tedy bezesporu dle zákona nutné v rozptylové studii uvádět.*

*Připomínka tedy není důvodná.*

#### Připomínka 18.2 – 18.5 – Rozptylová studie

*Vypořádání:*

*Základní myšlenkou této připomínky je, že zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění (dále jen „zákon o ochraně ovzduší“ nebo „zákon“) špatně transponuje směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (dále jen „evropská směrnice“) a to zejména tím, že odkazuje na 5leté průměry, což údajně evropská směrnice nepřipouští, a je tedy nutno jako pozadí používat výhradně roční hodnoty.*

*Rozptylové studie nemají za cíl rozhodnout, zdali dochází v dané lokalitě k překračování imisních limitů či nikoliv ve smyslu evropské směrnice. Hodnocení překročení imisních limitů, jak je chápe evropská směrnice, zákon o ochraně ovzduší svěřuje MŽP (§ 5 odst. 3 zákona o ochraně ovzduší), které jím pověřilo na základě § 35 odst. 1 zákona Český hydrometeorologický ústav (dále jen „ČHMÚ“).*

*Posuzování imisních limitů a jejich překročení je dle § 3 odst. 1 zákona o ochraně ovzduší vázáno na hodnoty, které jsou stanoveny pro období jednoho kalendářního roku, tj. ve shodě s evropskou*



legislativou. ČHMÚ ve věci hodnocení plnění imisních limitů vydává každoročně svou publikaci „Znečištění ovzduší na území ČR“ v uplynulém roce (dále jen „ročenka ČHMÚ“). Evropská směrnice neupravuje posuzování potenciálního překročení imisního limitu provozem nově umísťovaného záměru, tudíž v tomto smyslu ani nemůže být v dané problematice závazná, a tudíž nemůže být vůči ní národní legislativa v rozporu.

Zákon o ochraně ovzduší zavedl povinnost při umísťování stacionárních zdrojů nebo pozemních komunikací využívat mapy pětiletých průměrů, které reflektují určitý dlouhodobější stav kvality ovzduší v lokalitě a tím postihují i meziroční výkyvy meteorologických vlivů v dané lokalitě. Zároveň je tím ošetřeno, že nemůže dojít k využití roku s dobrou kvalitou ovzduší jako výchozího podkladu pro hodnocení stávající úrovně znečištění v lokalitě, kam má být záměr umístěn.

Připomínky tedy nejsou důvodné.

#### Připomínka 18.6 – Rozptylová studie – schází údaje o celkovém znečištění

Vypořádání:

V kap. 6.2 rozptylové studie uvedené údaje o stávající úrovni znečištění ovzduší v území jsou převzaty z posledních dostupných imisních map pro období 2012–2016.

Příspěvky nových zdrojů jsou pak přehledně uvedeny v kap. 7. Porovnání stávajícího a budoucího stavu (nulová vs. aktivní varianta) je pak provedeno v kap. 8. Grafické znázornění je pak doloženo v příloze rozptylové studie.

Připomínka tedy není důvodná.

#### Připomínka 18.7 – Rozptylová studie – schází posouzení pro zákonný limit daný maximální četností (35x) za jeden kalendářní rok překročení imisního limitu s dobou průměrování 24 hod

Vypořádání:

Postup při modelování a hodnocení překračování imisního limitu  $PM_{10}$  s dobou průměrování 24 h vychází ze zákonných požadavků na zpracování rozptylových studií a zejména příslušného metodického pokynu MŽP vč. Metodické příručky k modelu Symos'97. Příloha č. 1 k zákonu o ochraně ovzduší definuje platné imisní limity a hodnota denního imisního limitu pro částice  $PM_{10}$  je  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . U tohoto imisního limitu je tolerováno celkem 35 překročení denního průměru. Z toho důvodu se tedy pro modelování používá 36. nejvyšší hodnota denního průměru.

Vzhledem k tomu, že pětileté průměry koncentrací slouží dle zákona k posouzení vlivu umístění stacionárních zdrojů vyjmenovaných v příloze č. 2 zákona a pozemních komunikací na úroveň znečištění v dané oblasti a dále k posouzení nutnosti uložit kompenzační opatření (což není předmětem evropské legislativy), není česká legislativa v rozporu s evropskou směrnicí.

Shrnujeme, že je nutné odlišovat hodnocení dodržování imisních limitů, které se provádí ve vztahu k ust. § 3 odst. 1 (resp. ve vztahu k ust. § 5 odst. 3) zákona o ochraně ovzduší a hodnocení prováděné pro účely umísťování stacionárních zdrojů a pozemních komunikací dle § 11 odst. 5 zákona o ochraně ovzduší. Co se týče nejistoty modelování map, je v ročence ČHMÚ nejistotám modelování věnována celá samostatná příloha č. 1. Určitá míra nejistoty je vlastností všech matematických modelů a nelze ji zcela eliminovat.

Připomínka tedy není důvodná.

#### Připomínka 18.8 – Rozptylová studie – schází nejistoty určení

Vypořádání:

Hodnoty získané matematickým modelováním jsou, i přes podstatné přiblížení se skutečnému stavu, pouze vyhodnocením odborného odhadu doplňkové imisní zátěže dané lokality. Do výpočtu rozptylové studie vstupuje řada nejistot, které mohou ovlivnit výsledky výpočtu matematického modelu. Jelikož metodika Symos'97 není primárně určena pro výpočet koncentrací pod úrovní

střech budov, mohou být ve studii uváděné doplňkové imisní koncentrace zatíženy chybou způsobenou deformací proudění v zastavěné oblasti.

Plošné mapy ČHMÚ jsou z výsledků měření v jednotlivých lokalitách konstruovány s využitím a kombinací mnoha informací. Nejistoty jednotlivých map jsou závislé zejména na hustotě sítě měřicích stanic a na rovnoměrnosti pokrytí území ČR, dále na nejistotách jednotlivých měření, vstupů do modelů, modelových výpočtů a na použitém způsobu konstrukce plošných map. Mapy mají nejmenší nejistotu v blízkosti měřicích stanic. Přestože jsou nejistoty zejména některých map dosti vysoké, jedná se o odhady imisního pole, které adekvátně odpovídají použitým podkladům a stavu současného poznání. Nejistoty jednotlivých map jsou podrobně komentovány v příslušné ročence ČHMÚ za každý jednotlivý rok.

Připomínka tedy není důvodná.

#### Připomínka 18.9 a 18.10 – Rozptylová studie – významné chyby určení

Vypořádání:

Dle ust. § 11 odstavce 6 zákona o ochraně ovzduší se k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů podle odstavce 5, tj. výlučně v rámci povolování vyjmenovaného stacionárního zdroje v příloze č. 2 zákona nebo pozemní komunikace, použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km<sup>2</sup> vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty je tedy bezesporu dle zákona o ochraně ovzduší nutné v rozptylové studii uvádět. Dále je však také povinné pro hodnocení úrovní znečištění v předmětné lokalitě v rozptylové studii dle vyhlášky č. 415/2012 Sb. přílohy č. 15, která konkrétně řeší obsahové náležitosti rozptylových studií, uvádět také koncentrace znečišťujících látek naměřené na nejbližších stanicích imisního monitoringu. Tyto hodnoty odpovídají svojí dobou průměrování i dobám, pro které jsou stanoveny imisní limity. Nejedná se tedy jen o roční koncentrace nýbrž i o maximální denní průměry, osmihodinové nebo hodinové průměry naměřené v rámci jednoho roku. Výše uvedené požadavky tedy nejsou v rozporu se zákonem.

Shrnujeme, že je nutné odlišovat hodnocení dodržování imisních limitů, které se provádí ve vztahu k ust. § 3 odst. 1 (res. ve vztahu k ust. § 5 odst. 3) zákona o ochraně ovzduší a hodnocení prováděné pro účely umístování stacionárních zdrojů a pozemních komunikací dle ust. § 11 odst. 5 zákona o ochraně ovzduší. Co se týče nejistoty modelování map, v ročence ČHMÚ je nejistotám modelování věnována celá samostatná příloha č. 1. Určitá míra nejistoty je vlastností všech matematických modelů a nelze ji zcela eliminovat.

Plošné mapy ČHMÚ jsou z výsledků měření v jednotlivých lokalitách konstruovány s využitím a kombinací mnoha informací. Nejistoty jednotlivých map jsou závislé zejména na hustotě sítě měřicích stanic a na rovnoměrnosti pokrytí území ČR, dále na nejistotách jednotlivých měření, vstupů do modelů, modelových výpočtů a na použitém způsobu konstrukce plošných map. Mapy mají nejmenší nejistotu v blízkosti měřicích stanic. Přestože jsou nejistoty zejména některých map dosti vysoké, jedná se o odhady imisního pole, které adekvátně odpovídají použitým podkladům a stavu současného poznání. Nejistoty jednotlivých map jsou podrobně komentovány v příslušné ročence ČHMÚ za každý jednotlivý rok.

Modelové výpočty představují zjednodušený popis reálného stavu a dějů, a jsou tedy vždy pouze určitým přiblížením k realitě. Pracují s řadou předpokladů a jejich výsledky tedy odrážejí stav kvality ovzduší, jaký by nastal při daných předpokladech. Modely rozptylu znečišťujících látek jsou nástroje k odhadu stupně ovlivnění kvality ovzduší jedním nebo více zdroji znečišťujících látek. Procesy transportu, rozptylu a chemických přeměn látek v ovzduší jsou reprezentovány rovnicemi a výpočetními algoritmy. Z principu se nemůže jednat o absolutně přesnou predikci skutečného stavu ovzduší, neboť reálný stav ovlivňuje mnoho proměnných, které nelze v modelu kompletně postihnout.

*Mezi zdroje nejistot, které ovlivňují výsledné charakteristiky znečištění ovzduší patří kromě omezení samotného modelu dále vstupní meteorologické charakteristiky. Statistické rozložení vstupních meteorologických dat (větrné růžice) je založené na dlouhodobých průměrech a s územní reprezentativností pro určité území, přičemž reálně se jedná o hodnoty časově i prostorově značně variabilní, navíc i tato vstupní data jsou stanovena modelem, který je zatížen vlastními nejistotami. Celý posuzovaný záměr byl rozdělen do několika částí, ze kterých mohou být uvolňovány emise do vnějšího ovzduší. Pro každou část byly vypočteny emise na základě dostupných údajů. V případě, že pro daný zdroj není vyhláškou č. 415/2012 Sb. stanoven emisní limit, byly pro výpočet použity emisní faktory a garantované emise uváděné v různých odborných studiích. Tyto emisní faktory jsou stanovovány na základě měření omezeného množství obdobných zdrojů a znalosti fyzikálně-chemických procesů probíhajících při provozu daného zdroje. Emise vypočtené tímto způsobem tak rovněž mohou být zatíženy jistou mírou nejistoty.*

*Emise z automobilové dopravy jsou stanovovány na základě dopravních dat vycházejících z omezeného počtu dopravních průzkumů. Emise jsou stanoveny výpočtem prostřednictvím modelu pro výpočet emisních faktorů z dopravy. Tento model je zatížen vlastními nejistotami, další nejistota je způsobena používanými emisními faktory, zpravidla odvozenými v laboratorních podmínkách, nebo na základě fyzikálně-chemických výpočtů.*

*Připomínka tedy není důvodná.*

#### Připomínka 18.11 – Rozptylová studie – další vady

*Vypořádání:*

*Nejistotám použitého modelu je věnována celá kapitola 11. v uvedené rozptylové studii.*

*Dle ust. § 11 odstavce 6 zákona o ochraně ovzduší se k posouzení, zda dochází k překročení některého z imisních limitů podle odstavce 5 (§ 11), tj. výlučně v rámci povolování vyjmenovaného stacionárního zdroje v příloze č. 2 zákona nebo pozemní komunikace, použije průměr hodnot koncentrací pro čtverec území o velikosti 1 km<sup>2</sup> vždy za předchozích 5 kalendářních let. Tyto hodnoty je tedy bezesporu dle zákona nutné v rozptylové studii uvádět.*

*Co se týče nejistoty modelování map, v ročence ČHMÚ je nejistotám modelování věnována celá samostatná příloha č. 1. Určitá míra nejistoty je vlastností všech matematických modelů a nelze ji zcela eliminovat.*

*Připomínka tedy není důvodná.*

#### Připomínka 19 a 20 – Zahrnutí navrhovaného řešení MÚK Kuřim – Podlesí a MÚK Kuřim Východ do posuzování vlivů

*Vypořádání:*

*Autorem připomínky prezentované řešení MÚK Podlesí a MÚK Kuřim-východ aktuálně není oznamovatelem sledováno. Způsob výběru variant, který předcházela volbě invariantního řešení předloženého do zjišťovacího řízení, je uveden v rámci kapitoly B.I.5 oznámení.*

*Cílem zjišťovacího řízení je dle § 7 odst.2 zákona posouzení, zda záměr může mít významný vliv na životní prostředí. Zákon v ustanovení § 7 odst. 8 dává příslušnému úřadu možnost navrhnout zpracování variant řešení záměru. V tomto konkrétním případě je však navržené řešení shledáno z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví jako akceptovatelné a pro dané území únosné, je takto vyhodnoceno i dotčenými orgány státní správy a podporováno samosprávami dotčených obcí, krajský úřad tedy nepokládá za účelné navrhovat zpracování jiných variant záměru.*

*Připomínky tedy nejsou důvodné.*

### 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

Záměr – stavba I/43 Podlesí, obchvat + MÚK Kuřim, východ + MÚK Lipůvka – je součástí programu odstranění dopravních závad na stávající I/43 na území Jihomoravského kraje. Ve studii „I/43 – Odstranění dopravních závad vč. HDM-4 na území JmK“ (PK OSSENDORF s.r.o., 11/2015) 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 se neopouští záměr realizace kapacitní komunikace č. 43 v úseku D1 – Brno – Kuřim – Svitávka – D35. Jeho výhledové zprovoznění umožňuje úpravy stávající I/43 v popsáných normových parametrech. Vzhledem k reálnému časovému horizontu realizace kapacitní komunikace č. 43 je však třeba řešit nejproblematictější místa na stávající I/43 v dohledné době.

Ve vztahu ke kapacitní komunikaci ať už v kategorii dálniční D43 nebo silniční, není možné identifikovat významné kumulativní vlivy vzhledem k posuzovanému záměru úprav silnice I/43 v úseku Podlesí – Lipůvka (v případě realizace zamýšlené kapacitní komunikace č. 43 se předmětného území týká zejména úsek Kuřim – Lysice), přičemž žádná ze zvažovaných variant nevede v bezprostředním kontaktu se záměrem, resp. jsou vzdáleny vždy nejméně cca 1 km západně od posuzovaného záměru; stejné platí i pro úsek Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim i v případě jižního obchvatu Kuřimi. V případě vedení severního obchvatu Kuřimi dochází k modifikaci úseku I/43 MÚK Kuřim, východ.

Zlepšení technického a dopravně-bezpečnostního stavu silnice I/43 je v souladu s potřebami odpovídající technické infrastruktury pro plánovaný rozvoj obytné a průmyslové zástavby, aby zejména o rozsáhlejších záměrech mohlo být vůbec uvažováno (např. obytný soubor Kuřim-Záhoří).

#### II. Umístění záměru

Kraj:	Jihomoravský
Okres:	Brno-venkov, Blansko
Obce:	město Kuřim, obec Lipůvka, obec Svinošice
Katastrální území:	Kuřim (677655), Lipůvka (684830), Svinošice (760889)

#### III. Charakteristika předpokládaných vlivů záměru na obyvatelstvo a životní prostředí

- Vlivy na půdu

Kromě zásahu prostoru stávající silnice I/43 bude záměr znamenat trvalý zábor zejména zemědělského půdního fondu (ZPF). Trvalý zábor ZPF činí cca 315 700 m<sup>2</sup>. Před začátkem zemních prací bude provedena skrývka humusového horizontu, který bude uchován ke zpětnému použití k terénním úpravám v rámci stavby nebo bude využit na jiném místě. Výměra trvalého záboru bude upřesněna v dalších stupních projektové přípravy; stejně jako rozsah záborů dočasných (v souvislosti s přeložkami inženýrských sítí, se zařízeními staveniště či mezideponií ornice). ZPF je v území reprezentován převážně ornou půdou. Vliv z hlediska záborů a kvality půdy lze hodnotit jako nízký; v případě záboru půdy I. a 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., ve znění pozdějších předpisů). Není předpokládán vznik vodní ani větrné eroze, ani jiné ovlivňování fyzikálních a chemických vlastností půd.

Výstavba záměru bude znamenat pouze zcela okrajový trvalý zábor pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) – cca 694 m<sup>2</sup>. Výměra záboru bude upřesněna v navazujících stupních projektové přípravy.

Značná část záměru je realizována v prostoru stávajícího tělesa silnice I/43, tedy záměr není umísťován do zcela volné krajiny bez zpevněných prvků.

Vliv z hlediska záborů lze hodnotit jako nízký.

- Vlivy na kvalitu ovzduší a klima

Posuzovaný záměr je zcela souladu s koncepčním dokumentem v oblasti ochrany ovzduší, kterým je Program zlepšování kvality ovzduší Zóna Jihovýchod CZ06Z – kód opatření AB1 – Realizace páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu, resp. 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. Vlivy na ovzduší jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu, jsou podrobně popsány a hodnoceny v rámci rozptylové studie (Mgr. Radomír Smetana, EkoMod, 15.04.2019).

Na zatěžování okolí stavby emisemi v období výstavby se podílí především emise z dopravy vyvolané stavební činností přitěžující ostatní dopravu na veřejných komunikacích (zajišťující přepravu materiálů ze staveniště a na staveniště) a emise z prostoru staveniště – z provozu stavebních mechanismů, a především šíření prachu z odkryté stavební plochy při provádění zemních prací. Stavební dopravou dojde ke zvýšení počtu nákladních vozidel cca o 1 procento, tedy není významné a také přitížení imisní zátěže z dopravy mimo prostor stavby nebude významné. Emise znečišťujících látek ze spalování motorové nafty stavebních mechanismů při jejich provozu budou nižší, než emise z budoucího průjezdu 5 000 a více nákladních automobilů za den po nové komunikaci. Imisní příspěvek stavebních mechanismů v době výstavby komunikace bude nižší, než je předpokládaný imisní příspěvek budoucí automobilové dopravy. V průběhu stavebních prací budou hlavní znečišťující látkou tuhé látky. Prach se může do okolí šířit z odkryté stavební plochy, z eventuálních deponií výkopku a z provozu nákladních automobilů v ploše stavby.

V dalších stupních přípravy záměru v režimu stavebního zákona bude rozptylová studie aktualizována a na základě podrobnější znalosti plánu organizace výstavby precizována ve vztahu ke všem relevantním aspektům (vč. podrobnějšího hodnocení emisí ze stavební činnosti i z generované staveništní dopravy). V podmínkách pro provádění stavby bude stanoveno, že při stavebních pracích je nutno zajistit následující opatření proti nadměrné prašnosti:

- u déletrvajících prací probíhajících v blízkosti obytné zástavby plánovat nejvíce prašné práce pokud možno mimo letní měsíce, které jsou charakteristické nízkým počtem srážkových dní,
- maximálně využívat účelové komunikace a vjezd a výjezd ze staveniště volit s ohledem na blízkost obytné zástavby,
- vozidla vyjíždějící ze stavby musí být řádně očištěna, aby nedocházelo ke znečišťování veřejných komunikací zejména zeminou, betonovou směsí apod.,
- případné znečištění komunikací musí být pravidelně odstraňováno,
- vozidla dopravující sypké materiály musí používat k zakrytí nákladu plachty,
- provádět skrvku půdy a zemní práce postupně, neodkrývat celý povrch najednou, ale ponechat po co nejdelší dobu rostlý terén bez narušení,

- skrápět (zvlhčovat) v době déletrvajícího sucha odkryté plochy, především na staveništi v blízkosti obytných lokalit.

Pro období provozu záměru lze na základě výsledků rozptylové studie konstatovat, že imisní příspěvky posuzované automobilové dopravy budou nízké, maximálně na úrovni jednotek procent příslušných imisních limitů.

Vlivy na klima se budou jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu odehrávat pouze na lokální úrovni a v širším kontextu jsou nevýznamné.

- Vlivy hluku

Vlivy na hlukovou situaci jak ve fázi výstavby, tak ve fázi provozu, jsou podrobně popsány a hodnoceny v rámci hlukové studie (Mgr. Radomír Smetana, EkoMod, 15.04.2019).

Na zatěžování venkovního prostoru hlukem v období výstavby se podílí především hluk z prostoru staveniště (z provozu stavebních mechanismů). Postup výstavby bude řešen v Zásadách organizace výstavby v dalších stupních projektové přípravy. Doprava materiálů bude probíhat převážně v trase stávající komunikace s co nejmenším využitím komunikací v území a bude zatěžovat okolní obytnou zástavbu v minimální míře. Doprava materiálů na staveništi bude řešena v rámci zásad organizace výstavby jednotlivých etap výstavby, v dalších stupních projektové přípravy. Zde budou také stanoveny přístupové trasy na stavbu a navrženy ve spolupráci s orgány ochrany veřejného zdraví objížděné trasy pro úseky, kde bude nutno převést dočasně dopravu ze silnice I/43 a II/379 mimo stavbu. Hluk ze staveniště bude v nejbližších chráněných prostorech obytných budov ve všech dotčených lokalitách pod hodnotou 60 dB (limit 65 dB pro provádění stavebních prací v intervalu mezi 7 a 21 hod.)

V období provozu hluková studie posuzuje hlukové poměry v dotčeném území po realizaci záměru a hodnotí ovlivnění nejbližší stávající obytné zástavby a ploch navržených pro obytnou zástavbu hlukem z trasy komunikace v novém řešení po zprovoznění záměru. Hodnocení je provedeno pro rok realizace 2025 a výhledový rok 2045. Výsledky pro rok realizace 2025 jsou porovnány s nulovou variantou, to je zachování stávajícího stavu. Hladina akustického tlaku A z provozu po silnici I/43 a navazující II/379 v navrženém řešení všech tří staveb bude v převážné většině chráněných prostorů nejbližších obytných budov a na hranici ploch pro bytovou výstavbu v denní i v noční době s rezervou pod hodnotou hygienického limitu. Konstruktivní řešení části stavby I/43 Podlesí, obchvat bude ponecháno tak, aby v budoucnu mohla být realizována případná protihluková opatření podél komunikace v případě, že by bylo zjištěno překročení hygienického limitu pro hluk z dopravy na silnici I/43. U některých domů v Podlesí, u kterých je dominantním zdrojem hluku doprava po místní komunikaci od silnice I/43, nebude dodržen limit v denní době 55 dB ani limit v noční době 45 dB. Tato situace by však zde byla i bez realizace záměru (MÚK Podlesí), navržený záměr zde situaci nemění. Výstavba protihlukových stěn v intravilánu obce není vzhledem k prostorovým podmínkám možná.

- Vlivy na povrchovou a podzemní vodu

Zásahy, resp. křížení vodních toků bude omezeno pouze na lokální úpravy koryta v prostoru realizace záměru a jeho bezprostředním okolí. Zejména v případě Podlesního potoka je v rámci stavby I/43 Podlesí, obchvat navržena přeložka (řádově desítky metrů) Podlesního potoka a kratší přeložky Bělečského potoka a Kuřimky. Vlivy na povrchové vody lze považovat za málo významné.

Ve fázi výstavby mohou být povrchové vody znečištěny vlivem havárie či úniky ropných látek ze stavebních strojů. 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.

Vlivem výstavby zpevněných ploch komunikace dojde ke zvýšení povrchového odtoku; koncepce odvádění srážkových vod z komunikací a přilehlých ploch je řešena vodohospodářskou studií (Ing. Martin ČERMÁK, Ph.D., AQUATIS, a.s., 09/2018).

Dešťová voda z komunikací a přilehlých ploch bude odvedena do zatravněných průlehů, pod kterými budou umístěny retenční rýhy. Ve dně rýhy bude uloženo drenážní potrubí, které umožní odtok prosáklé vody přes regulační šachtu.

V období provozu lze obecně shledat v principu shodné vlivy na bezprostřední okolí komunikace, které v území působí již nyní. V případě závažnějších situací (havárie vozidla spojená s únikem závadných látek) je jako bezpečnostní prvek pro havarijní ochranu předpokládána retence (regulační šachty) v rámci zatravněných průlehů.

Obecně lze záměr vnímat jako prvek odstraňující stávající bodové závady na I/43 a celkově tak snižující riziko nenadálých dopravních nehod. Vzhledem k výše uvedenému záměr nebude mít významný vliv na hydrologické charakteristiky ani na kvalitu povrchových vod.

V zájmovém území je vymezeno záplavové území  $Q_{100}$  včetně jeho aktivní zóny v případě Kuřimky a Podlesního potoka. Záměr nezhoršuje odtokové poměry v území. Pro období výstavby bude vypracován „Povodňový plán“ a zařízení staveniště musí být situováno na plochy mimo aktivní zónu. Vliv záměru na povrchové vody v období výstavby bude malý a časově omezený. Ovlivnění kvality vod v období výstavby je řešitelné v míře únosného zatížení.

Při standardním provozu na komunikaci nejsou očekávány vlivy na hladinu a kvalitu podzemních vod. Kvalita podzemních vod může být ve fázi výstavby ovlivněna především v případě havárie spojené s únikem většího množství škodlivých látek. Případné havarijní stavy spojené s výstavbou budou řešeny dle zpracovaného havarijního plánu. Pro minimalizaci až eliminaci úkapů ropných látek budou používány výhradně stavební stroje v dobrém technickém stavu.

V zájmovém území ani v jeho blízkém okolí se nenachází vodní zdroje ani jejich ochranná pásma.

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

Posuzovaný záměr je veden převážně v prostoru stávající silnice I/43 a na přiléhající zemědělské půdě. Vzhledem ke skutečnosti, že se v trase záměru vyskytují převážně nepřirodní biotopy, ztráty na přírodních hodnotách vlivem vybudování záměru budou obecně relativně malé. Okrajově může záměr zasáhnout některé floristicky cennější lokality; jedná se především o lokalitu u Podlesí, kde se nachází mokřad s vegetací vysokých ostřic, který je registrovaným VKP. Tento biotop bude záměrem zasažen pouze nevýznamně; v rámci návrhu zásad organizace výstavby v dalších stupních je třeba důsledně vyloučit zásahy do této lokality ve fázi výstavby.

Jako kompenzace za vykáčené stromy budou provedeny náhradní výsadby vhodných původních druhů dřevin podél nových úseků silnice I/43 a nově vybudovaných obslužných komunikací.

Ve vztahu k environmentální únosnosti záměru je zásadní vyvarovat se zásahům ekosystému registrovaného VKP Podlesí, které by narušily jeho ekologickou integritu. Toto narušení je v rámci záměru předpokládáno pouze nevýznamné, resp. záměr znamená pouze okrajový zásah bez významu pro fungování lokality.

Vlivy na společenstvo hmyzu budou výhradně přímého lokálního charakteru, a to ve formě likvidace jejich biotopu, příp. přímé likvidace jedinců. Vlivy na avifaunu budou lokálního charakteru, přičemž bude výstavba znamenat zejména přímé zásahy do biotopu jedinců (hnízdění, potravní biotop a úkryty). Tyto vlivy lze zmírnit až eliminovat načasováním zahájení stavby mimo hlavní hnízdění období ptáků a mimo vegetační období. Likvidace zeleně (dřevinné i bylinné) proto proběhne v období od 15.10. do 15.03., rovněž odstraňování svrchní vrstvy půdy s vegetačním krytem, případně zavážení dosud nedotčených ploch ve všech úsecích stavby proběhne v období od 15.10. do 15.03. Ovlivnění společenstva mokřadních druhů na lokalitě registrovaného VKP Podlesí bude pouze okrajové, zanedbatelné, což je pro celkové hodnocení záměru zásadní, neboť

vzhledem k biologické hodnotě území, diverzitě druhů a biotopů, které se v blízkém okolí nevyskytují, je i z hlediska zoologického tento mokřadní ekosystém relativně významný. V rámci záměru budou částečně zničeny xerothermní svahy zářezu s řídkou vegetací v blízkosti vrcholu Opálenska na jižním okraji záměru/na počátku vedení silnice I/43. Nelze zcela vyloučit, že některé specializované druhy xerothermních druhů hmyzu z této lokality vymizí, ale bude se jednat pouze o dočasný vliv, neboť pro realizaci záměru lze předpokládat obnovu stávajících hodnot v daném území. Rovněž ostatní plochy situované nejčastěji podél komunikací budou záměrem zasaženy v ekologicky a biologicky únosné míře. Ztrátu biotopu pro hmyz a ptáky bude možné znovu vytvořit cílenými výsadbami, resp. omezením pohybu osob a těžké techniky mimo plochy záboru.

- Vlivy na nemovité kulturní památky, archeologické památky a naleziště

V zájmovém území se nenacházejí žádné archeologické památkové rezervace, vesnické či městské památkové rezervace, krajinné, vesnické či městské památkové zóny ani národní kulturní památky. Tyto nebudou záměrem ovlivněny ani v širším území. Záměrem – konkrétně stavbou I/43 MÚK Lipůvka – dojde k přímému dotčení nemovité kulturní památky Boží muka (24985/7-517) na území obce Lipůvka. V dalších stupních přípravy záměru bude s Národním památkovým ústavem dohodnut postup řešení zásahu této nemovité kulturní památky – přemístění.

Dle Státního archeologického seznamu (SAS ČR) zasahuje trasa převážně území archeologických nálezů (ÚAN) III, místy trasa prochází rovněž ÚAN I.

Krajský úřad ve zjišťovacím řízení vyhodnotil tyto podklady:

1. Oznámení záměru dle přílohy č. 3 zákona včetně příloh, především:
  - Vyjádření věcně a místně příslušných úřadů 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 (č. j. JMK 150449/2018 ze dne 02.11.2018),
  - Mapové přílohy a podklady,
  - Biologický průzkum (Mgr. et Ing. Petr Švehlík, Ekopontis, s.r.o., listopad 2018)
  - Hluková studie (Mgr. Radomír Smetana, EkoMod, 15.04.2019)
  - Rozptylová studie (Mgr. Radomír Smetana, EkoMod, 15.04.2019)
  - Vodohospodářská studie (Ing. Martin ČERMÁK, Ph.D., AQUATIS, a.s., 09/2018)
  - Dopravní studie (HBH Projekt spol. s r.o., srpen 2018)
2. Vyjádření uvedená v bodě 2. odůvodnění tohoto rozhodnutí.

Na základě informací uvedených v oznámení záměru a v jeho přílohách, písemných vyjádření a zjišťovacího řízení provedeného podle zásad uvedených v příloze č. 2 k zákonu rozhodl příslušný úřad tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí. Vzhledem k rozsahu připomínek veřejnosti uplatnil příslušný úřad prodlouženou lhůtu k vydání závěru zjišťovacího řízení dle § 7 odst. 4 zákona.

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



Krajský úřad upozorňuje **dotčené město Kuřim a dotčené obce Lipůvka a Svinošice** 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.

**Dotčené město Kuřim a dotčené obce Lipůvka a Svinošice** v souladu s ustanovením § 16 odst. 2 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\\_JHM1476](http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_JHM1476).

### **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**

vedoucí odboru

**v.z. Ing. Jiří Hájek, v.r.**

vedoucí oddělení posuzování vlivů  
na životní prostředí

Za správnost vyhotovení: Ing. Dagmar Vlčková

**Příloha:** Připomínky Spolku Spokojené Díly z.s.

Obdržená vyjádření (obdrží oznamovatel/zástupce)

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

Ekopontis, s.r.o., Ing. Pavel Obrdlík, Cejl 511/43, 602 00 Brno

Dotčené územní samosprávné celky:

Město Kuřim, k rukám starosty, Jungmannova 968/75, 664 34 Kuřim

Obec Lipůvka, k rukám starosty, Lipůvka 146, 679 22 Lipůvka

Obec Svinošice, k rukám starosty, Svinošice 1, 679 22 Lipůvka

Jihomoravský kraj, Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno

Na vědomí:

Městský úřad Kuřim, odbor stavební a životního prostředí, Jungmannova 968, 664 34 Kuřim

Městský úřad Blansko, odbor životního prostředí, náměstí Republiky 1316/1, 678 01 Blansko

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně, Jeřábkova 4, 602 00 Brno

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

# Spolek Spokojené Díly z.s.

Sídlo: Foglarova 1817/57, 664 34 Kuřim, IČ: 22672818

Poštovní adresa: Ing. Květoslav Pazourek, Foglarova 1817/57, 664 34 Kuřim

Krajský úřad JMK  
Odbor životního prostředí  
Žerotínovo náměstí 3  
601 82 Brno

24. 5. 2019

**Věc: Připomínky k Oznámení EIA předloženému společností Ředitelství silnic a dálnic České republiky, k záměru výstavby „I/43 MÚK LIPŮVKA + MÚK KUŘIM, VÝCHOD + PODLESÍ, OBCHVAT“, k. ú. Kuřim, okr. Brno-venkov - Sp. Zn. S-JMK 61868/2019 OŽP/VIč**

Krajský úřad JMK zveřejnil výše identifikované Oznámení EIA (Sp. Z. S-JMK 61868/2019 OŽP/VIč) na úřední desce JMK dne 3. 5. 2019. K tomuto Oznámení EIA podáváme následující vyjádření strukturované do oddělených připomínek. **Požadujeme, aby tyto připomínky byly jednotlivě vypořádány.** Zdůrazňujeme, že opomenuté níže uvedené podstatné skutečnosti se týkají významných negativních vlivů jak na životní prostředí, tak i na veřejné zdraví.

Vzhledem k tomu, že toto zjišťovací řízení je řízením opakovaným a vzhledem k potřebě nápravy na úseku I/43 Česká – Kuřim – Lipůvka, konstruktivně přikládáme alternativní komplexní návrh pro předmětný návrh výstavby mimoúrovňových křižovatek, který byl zpracován autorizovaným projektantem a který je výrazně vhodnější pro realizaci (obsahuje významné vylepšení návrhu MÚK Podlesí z hlediska minimalizace vlivů na obyvatele a na veřejné zdraví a významné vylepšení pro MÚK Kuřim-východ pro minimalizaci dopadů do plynulosti dopravy v době výstavby a toto řeší vhodnou etapovitostí projektu). Požadujeme, aby v procesu EIA byly posouzeny i tyto varianty řešení.

**Vzhledem k závažnosti níže doložených problémů, navrhuje, aby příslušný úřad a nařídil provedení plnohodnotného posouzení EIA, případně vrátil Oznámení EIA k přepracování .**

## Přípomínka 1 – Nezhledněna kumulace záměru dle platné ZÚR

Silnice I43 poblíž Podlesí je plánovaná, že bude rozšířena na 4 pruh komunikaci, pro vedení v Optimalizované MŽP variantě. Takto se s tím počítá i v rámci územních rezerv v ZUR JMK, viz popis níže z jedné ze studií a dále pak výřez z projektového návrhu. Byť je ve zprávě odkaz na studii zpracovanou JMK, nicméně tato studie je předmětem řady kritik a námitek z důvodu opomenutí podstatných věcí. V současné době tedy existující stále platné dvě reálné varianty komunikace „43“ vymezené v ZÚR JMK z roku 2016 (zde ve formě územních rezerv).

### Komparativní studie propojení R43 a I/43 v oblasti města Kuřim



napojení na D43 je pomocí MÚK – Čebín jižně od Čebína mezi Čebínem a Chudčicemi. Toto napojení je pro tranzitní dopravu na relaci Kuřim – Tišnov prakticky nevyužitelné, generuje dlouhý závlak a napojení na obchvat Čebína je pomocí levého odbočení, což dále snižuje atraktivitu této trasy.

Příjatelnější varianta napojení je pomocí útvarové křižovatky blíže Kuřimi. Jde o třípatrovou mimoúrovňovou křižovatku s direktními rampami na relaci Brno – Tišnov. MÚK – Čebín (v některých pramenech též MÚK Kuřim západ) je sice prostorově úspornou křižovatkou, není zde ale zajištěna přímá vazba ze směru od Moravských Kniníc na D43 v trase optimalizované varianty MŽP severovýchodním směrem tj. směr Blansko a Boskovice a zpět. Poloha a tvar křižovatek není ještě plně stabilizován a může doznat jistých změn, avšak v posouzení je uvažována tato křižovatka v této aktuální poloze s uvažovaným vedením D43 v parametrech dálnice.

V případě realizace optimalizované varianty MŽP je nutno provést i modernizaci silnice I/43 v úseku MÚK Česká – MÚK Kuřim-východ. Návrhové parametry této modernizace jsou stejné jako v případě varianty severního obchvatu, půjde tedy o prodloužení stávající čtyřpruhové komunikace silnice I/43 až po křižovatku MÚK Kuřim-východ. Bude též řešeno napojení místní části Podlesí pomocí MÚK – Podlesí. Realizaci mimoúrovňové křižovatky

Oznamovatel ve svém ozámení záměru na str. 15 uvádí, že u žádné z variant není možné identifikovat významné kumulativní vlivy v bezprostředním kontaktu s navrhovaným záměrem plánovaného vedení D43, viz. formulace textu níže.

#### B.1.4 Charakter záměru a možnost kumulace s jinými záměry

Záměr – stavba I/43 MÚK Lipůvka, stavba I/43 MÚK Kuřim, východ a stavba I/43 Podlesí, obchvat – je součástí programu odstranění dopravních závad na stávající I/43 na území Jihomoravského kraje, které byly definovány ve studii „I/43 – Odstranění dopravních závad vč. HDM-4 na území JmK“ (PK OSSENDORF s.r.o., 11/2015) – 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 kapacitní komunikace č. 43 v úseku D1 – Brno – Kuřim – Svitávka – D35. Naopak, jeho výhledové zprovoznění umožňuje úpravy stávající I/43 v popsanych normových parametrech. Vzhledem k reálnému časovému horizontu realizace kapacitní komunikace č. 43 je však třeba řešit nejproblematičtější místa na stávající I/43 v dohledné době.

Ve vztahu ke kapacitní komunikaci ať už v kategorii dálniční D43 nebo silniční je třeba konstatovat, že není možné identifikovat významné kumulativní vlivy vzhledem k posuzovanému záměru úprav silnice I/43 v úseku Podlesí – Lipůvka (v případě realizace zamýšlené kapacitní komunikace č. 43 se předmětného území týká zejména úsek Kuřim – Lysice, přičemž žádná ze zvažovaných variant (dle ZÚR JMK 2016 „RDS34-A“ varianta „Německá“ či „RDS34-B“ varianta „Optimalizovaná MŽP“) nevede v bezprostředním kontaktu se záměrem, resp. jsou vzdáleny vždy nejméně cca 1 km západně od posuzovaného záměru; stejné platí i pro úsek Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim: „RDS01-A“ varianta „Bystrcká“, „RDS01-B“ varianta „Bítýšská“ či „RDS01-C“ varianta „Optimalizovaná MŽP“).

Obdobně je možné konstatovat i v případě jižního (dle ZÚR JMK 2016 „RDS12“) obchvatu Kuřimi (zkr. JOK). V případě vedení severního (koridor „RDS36“) obchvatu Kuřimi (zkr. SOK) dochází k modifikaci úseku I/43 MÚK Kuřim, východ.

Studii s názvem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – 2. etapa“ (dále také „Studie“), jejíž pořizovatel je Jihomoravský kraj (Studie schválená Radou Jihomoravského kraje dne 26.3.2019), bylo prokázáno, že z posuzovaných 15 variant skeletů dopravní infrastruktury ve vymezené oblasti mají největší pozitivní dopravní účinnost varianty s dálniční kategorií D.1, D.3 a jednou silniční s označením S.1., přičemž všechny tyto varianty obsahují již pouze jižní obchvat Kuřimi (tzv. JOK). Výsledným cílem zmíněné Studie je definice dopravně

Toto tvrzení je chybné, poněvadž úsek komunikace I/43 s navrhovanými MÚK je nedílnou součástí páteřního komunikačního systému a kumulativní a synergické vlivy vyvolané posuzovaným řešením vznikají i pro návazné a související záměry.

Neúplně dořešený projekt prezentovaný jako náprava údajně nesouvisejích „bodových závad“ na I/43 je nesprávným popisem situace a je také nutno respektovat platné ZÚR JMK a ne seodvolávat na veřejně neprojednanou krajskou územní studii. Lze zdůraznit, že:

- v dosud platných Zásadách územního rozvoje (ZÚR JMK) je „Optimalizovaná varianta MŽP“ jako jedna z možných variant. Zmiňovaná krajská studie, která uzavírá, jaké varianty jsou preferované, však obsahuje chybné a nekompletní závěry a je již v současnosti předmětem námitek ze stran dotčených obcí a veřejnosti. Nelze tedy navrhované řešení posuzovat dle nějaké krajské studie, nýbrž dle platných ZÚR JMK.
- v úseku vedení I/43 kolem Podlesí by mělo dojít k rozšíření komunikace I/43 na 4pruhovou kapacitu.
- v úseku mimoúrovňové křižovatky MÚK Kuřim východ, kde má křižovatka směřovat 4 pruhovou komunikaci se severního obchvatu Kuřim na rozšířenou 4 pruhovou komunikaci I/43.

**Navrhované oznámení nerespektuje plánované budoucí záměry dle ZUR a je tedy chybné.**

## Přípomínka 2 – Dopady na novou lokalitu Záhoří/Podlesí

Oznamovatel ve svém záměru uvádí na str. 16, jeden a to technický pohled na situaci kolem úprav v části I/43 Podlesí, Obchvat.

Širší území skýtá nemalou atraktivitu pro rozvoj zástavby obytné i průmyslové, což reflektuje i ÚPD jednotlivých obcí (zohledněno v rámci dopravně-inženýrských dat (viz Příloha 8), resp. z těchto dat vycházejících částí posouzení). Zlepšení technického a dopravně-bezpečnostního stavu silnice I/43 je plně v souladu s potřebami odpovídající technické infrastruktury tak, aby zejména o rozsáhlejších záměrech mohlo být vůbec uvažováno (např. Obytný soubor Kuřim - Záhoří).

Území Záhoří je v těsné blízkosti zmiňované „stavby I/43 Podlesí obchvat“, kde je plánovaná obrovská zástavba pro bydlení kolem 5tis. obyvatel. Navrhované opatření stavbou I/43 Podlesí Obchvat bude mít pozitivní dopad na dopravně bezpečnostní stav. Avšak jak uvádějí předešlé studie, zvětší se bariery a prostupnost mezi Kuřim / Podlesí. Dřívější prověřování posuzování variant, jež si nechalo zaplatit město Kuřim identifikovalo, že by prostupnost do území mohla být vyřešena přesypovým tunelem na I/43 v délce 870m, jak je uváděno níže

### Komparativní studie propojení R43 a I/43 v oblasti města Kuřim



napojení na D43 je pomocí MÚK – Čebín jižně od Čebína mezi Čebínem a Chudčicemi. Toto napojení je pro tranzitní dopravu na relaci Kuřim – Tišnov prakticky nevyužitelné, generuje dlouhý závek a napojení na obchvat Čebína je pomocí levého odbočení, což dále snižuje atraktivitu této trasy.

Přijatelnější varianta napojení je pomocí útvárové křižovatky blíže Kuřimi. Jde o třípatrovou mimoúrovňovou křižovatku s direktními rampami na relaci Brno – Tišnov. MÚK – Čebín (v některých pramenech též MÚK Kuřim západ) je sice prostorově úspornou křižovatkou, není zde ale zajištěna přímá vazba ze směru od Moravských Knínic na D43 v trase optimalizované varianty MŽP severovýchodním směrem tj. směr Blansko a Boskovice a zpět. Poloha a tvar křižovatek není ještě plně stabilizován a může doznat jistých změn, avšak v posouzení je uvažována tato křižovatka v této aktuální poloze s uvažovaným vedením D43 v parametrech dálnice.

V případě realizace optimalizované varianty MŽP je nutno provést i modernizaci silnice I/43 v úseku MÚK Česká – MÚK Kuřim-východ. Návrhové parametry této modernizace jsou stejné jako v případě varianty severního obchvatu, půjde tedy o prodloužení stávající čtyřpruhové komunikace silnice I/43 až po křižovatku MÚK Kuřim-východ. Bude též řešeno napojení místní části Podlesí pomocí MÚK – Podlesí. Realizací mimoúrovňové křižovatky v lokalitě Podlesí sice dojde ke zlepšení dopravní dostupnosti místní části Podlesí a zvýšení bezpečnosti silničního provozu v tomto bodě, rozšířením silnice I/43 na čtyřpruhovou komunikaci však dojde mimo Podlesí ke zvětšení bariéry a zhoršení prostupnosti území jako takového. V některých variantách je v lokalitě Podlesí uvažováno i s přesypáním tunelem v délce cca 870 m, ten sice sníží bariéru prostupnosti území, ale významným způsobem zvýší jak investiční náklady, tak i následné náklady na údržbu. Z těchto důvodů není s tunelem v lokalitě Podlesí v této studii počítáno.

S ohledem na variantu vedení D43 v Optimalizované variantě MŽP a její napojení na I/43 v záměru chybí posouzení varianty přesypovým tunelem, s ohledem na odstranění negativním vlivů dopravy

na prostředí a život obyvatel kolem této komunikace s velkou intenzitou dopravy, plánovanou kolem 28tis aut/24hod. Toto řešení navrhujeme s podrobným řešením v připomínkách č.19 a 20.

### Připomínka 3 – Rozpor s koncepcí rozvoje D43

Oznamovatel ve svém záměru na str. 17 uvádí a deklaruje, že navrhované úpravy nejsou v rozporu s koncepcí rozvoje D43 a I/43, viz. níže

Silnice I/43 je součástí evropské silnice E461 propojující sever České republiky s hlavním městem Rakouska Vídní. Návrh řešení je zpracován na celém souboru podkladů, poznatků a analýzy stávajícího stavu. Rovněž byl velmi důsledně zvažován vztah silnice I/43 a výhledového stavu komunikační sítě – kapacitní komunikace v trase D43 (I/43). Bylo deklarováno, že navržené úpravy nejsou v rozporu s koncepcí realizace kapacitní komunikace D43 (I/43) v předmětném území a žádné z navržených opatření nevede ke změně koncepce silnice I/43. Snahou bylo, pokud možno rychle, v horizontu cca do 10 let upravit stávající stav tak, aby bylo zajištěno zvýšení plynulosti a bezpečnosti silničního provozu. Homogenizaci šířkového uspořádání by mělo dojít rovněž k zajištění požadované dopravní kapacity řešených úseků komunikace.

Ve vztahu k výběru variant je nutno konstatovat, že záměr lze v zásadě vnímat jako optimalizaci stávající silnice nadregionálního významu z hlediska komfortu a dopravně-bezpečnostních hledisek, tedy nikoliv jako záměr zcela nový. Jedná se tedy o úpravy navržené v prostoru stávající silnice I/43 či v bezprostředním okolí. Zjevnými limity návrhu v řešeném území jsou rovněž morfologie terénu (nutno ponechat logické vedení v prostoru kotliny, nad kterou se vyvyšují převážně zalesněné svahy) či blízkost zástavby (ať již stávající, či navrhované dle ÚPD; limit ve smyslu prostorového, tak ve vztahu k vlivům



Cejl 511/43, 602 00 Brno

16

Ředitelství silnic a dálnic ČR

I/43 Podlesí, obchvat + MÚK Kuřim-východ + MÚK Lipůvka  
Oznámení záměru

na veřejné zdraví – zejména legislativní limity hluku). Z hlediska životního prostředí byla sledována minimalizace zásahu lesních pozemků, minimalizace zásahů vodních toků s doprovodnou zelení jako sítě v rámci matrice zemědělsky intenzivně využívané půdy (orná půda) a minimalizace zásahů mokřadního ekosystému v území registrovaného významného prvku Podlesí (Rejmarka).

Pokud je toto tvrzení oznamovatele opřené o nějaké technické prověření či projekty, pak je nutné doložit tyto rozdíly oproti plánované Optimalizované varianty MŽP, včetně detailních zdůvodnění. Toto však nebylo učiněno. Jedná se konkrétně o tyto rozdíly, tedy že:

- záměr úprav silnice I/43 Podlesí Obchvat není dle předkládaného záměru připraven na budoucí rozšíření na plánovou 4pruhovou komunikaci pro zajištění expresní dopravy mezi Brnem a severem. Pokud by v budoucnu mělo dojít k dalšímu rozšíření záměru 4 pruhovou komunikaci, to by znamenalo přiblížení komunikace ještě blíže k obydlené části a tím negativním dopadů z dopravy na žijící obyvatele.
- mimoúrovňová křižovatka MÚK Kuřim východ je v předpokládaném záměru navržena jinak, než pro Optimalizovanou variantu MŽP. Oznamovatel sice uvádí v záměru soulad, viz. níže



Směrové a výškové řešení vychází z místních podmínek a splňuje veškeré normové požadavky pro danou kategorii komunikace.

#### **Stavba I/43 MÚK Kuřim, východ**

Předmětem stavby je vybudování silnice I/43 v kategorii S11,5/90 v úseku MÚK Kuřim východ v projektovém staničení od km 10,50 do km 12,01, což v ZÚ odpovídá i provoznímu staničení.

Řešený úsek vykazuje délku v ose hlavní trasy 1,51 km.

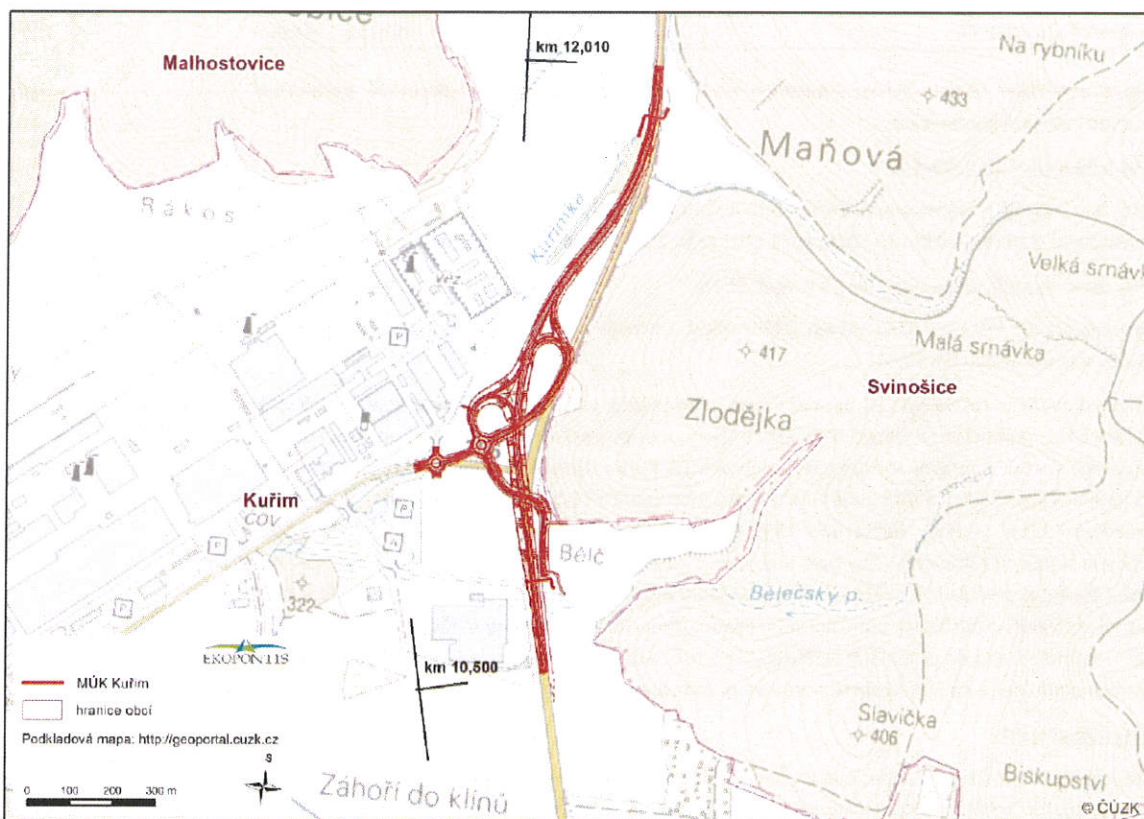
Předmětná stavba leží uprostřed staveb I/43 Podlesí, obchvat a I/43 MÚK Lipůvka, začátek úseku km 10,50 a konec úseku km 12,01.

Cílem navrhovaného řešení bylo zkapacitnění úseku silnice I/43, vedené v síti mezinárodních silničních tahů jako E461, pomocí zřízení nové MÚK Kuřim Východ, připojující silnici II/386 a v kontextu i místní komunikace sloužící dopravní obsluze území. Větve MÚK Kuřim Východ vycházejí z okružní křižovatky ležící na silnici II/386. Silnice I/43 bude zrealizována v kategorii S 11,5/90 a vybavena mimoúrovňovou křižovatkou Kuřim východ, nahrazující dnešní dopravně nevyhovující a kapacitně dosluhující úrovňovou stykovou křižovatkou. Aby bylo umožněno vytvoření MÚK Kuřim Východ, bude silnice I/43 z dnešní trasy bezprostředně za ZÚ vykloněna západním směrem – směrodatným pro vybočení bylo dosažení potřebného odstupu k umístění větví Brno-Kuřim a Kuřim – Svitavy/ Lipůvka tak, aby nedošlo ke stavebnímu zásahu do přilehlého ÚSES/vodního toku Kuřimky. Směrové a výškové řešení vychází z místních podmínek a splňuje veškeré normové požadavky pro danou kategorii komunikace.

#### **MÚK Kuřim Východ**

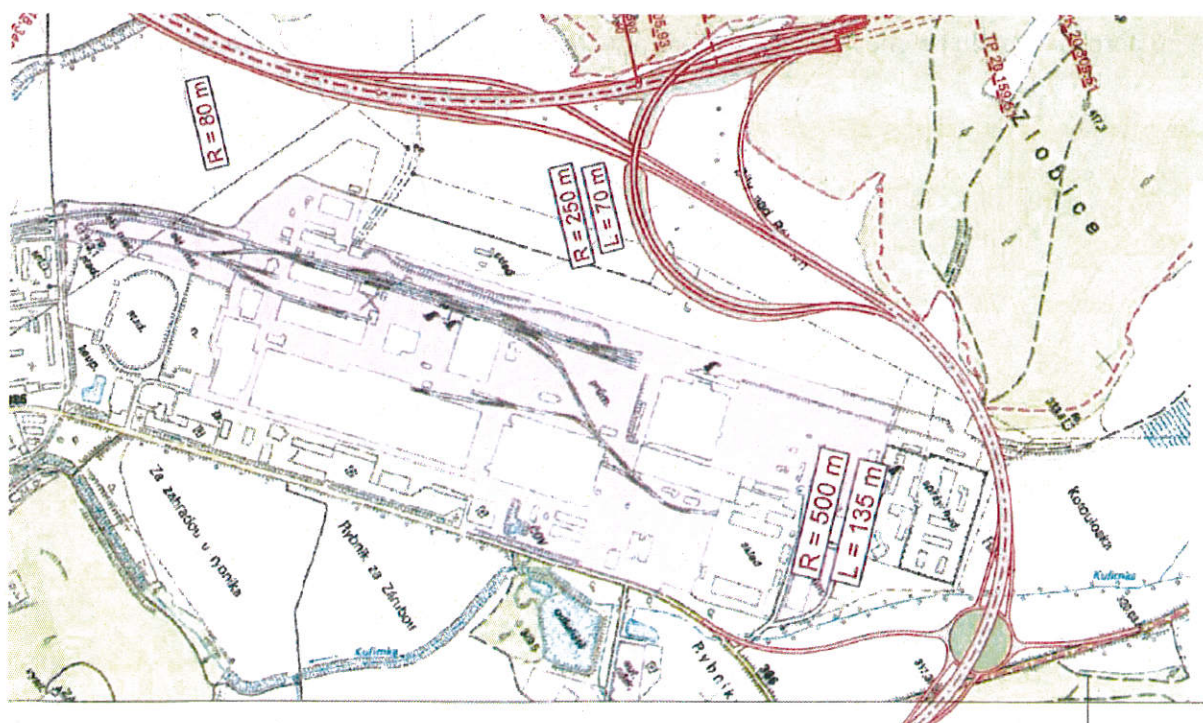
V této lokalitě bude stávající nehodová úrovňová křižovatka nahrazena mimoúrovňovou křižovatkou, která zajišťuje bezkonfliktní napojení Kuřimi a rozsáhlých průmyslových zón v její severní části na silnici I/43. Výškové vedení nivelety I/43 se předpokládá na násypu. Tato varianta křižovatky nevylučuje jak severní, tak jižní variantu obchvatu města Kuřim. Jedná se o všesměrnou trubkovitou křižovatkou. Tato MÚK bude sloužit zejména pro napojení města Kuřimi na silnici I/43 silnicí II/386. Návrhová rychlost všech větví je 40 km/h a hlavní trasy 90 km/h.

ale při porovnání obou navrhovaných řešení, viz níže, je vidět významný rozdíl a nesoulad.



Obrázek 2 Detail stavby I/43 MÚK Kuřim, východ

Obr. Mimoúrovňová křižovatka MÚK Kuřim, východ z podaného záměru



Obr. Mimoúrovňová křižovatka MÚK Kuřim, východ pro Optimalizovanou variantu MŽP

- V budoucnu by to znamenalo znehodnotit tuto plánovanou investici a nutnost celé dílo přebudovat, aby vyhovovalo novým parametrům včetně dopadů na životní prostředí. Pokud má být tato křižovatka realizována, pak musí být investice z kapes daňových poplatníků ochráněna tím, že bude již realizována ve čtyřpruhové variantě a s dodržáním všech standardů pro nájezdy na rychlostní silnice tak, aby ji bylo možno integrovat do plánovaného severního obchvatu rozšíření I43.

Není patrné a explicitně zmíněno, že nová mimoúrovňová křižovatka bude sloužit PŘEDEVŠÍM k napojení budou plánované D43 ve variantě Optimalizované (plánováno v ZUR) na komunikaci I/43. Pokud by tato nově plánovaná mimoúrovňová křižovatka nefungovala korektně pro hlavní tah mezi komunikací I/43 kolem Podlesí/Záhoří a plánovou D43 v Optimalizované variantě, tvořili by se na silnici I/43 kolony a s tím spojené negativní dopady na obyvatele žijící poblíž této klíčové komunikace.

**Záměr není v souladu s plány pro budoucí plány trasování D43 a překladatel by to měl upravit, aby tento soulad byl dodržen a v záměru uvést představu o budoucím rozšíření pro severní variantu obchvatu Kuřimi.**

#### Připomínka 4 – Plynulost dopravy na I/43, MÚK Podlesí Obchvat

Oznamovatel uvádí na str. 18, že realizace přeložky I/43 bude mít pozitivní dopad na zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy za současného zvýšení kapacity silnice I/43. Dále je uvedeno, že navrhované řešení je v souladu s výhledovými variantami řešení D43.

Ředitelství silnic a dálnic ČR  
I/43 Podlesí, obchvat + MÚK Kuřim-východ + MÚK Lipůvka  
Oznámení záměru

silnice II. třídy č. 385 a 386 spojující významná regionální centra Kuřim a Tišnov s Brnem a dále silnice II/379 připojující okresní město Blansko.

Místní komunikace, zajišťující dopravní obsluhu Podlesí, je na silnici I/43 připojena stykovou křižovatkou vybavenou odbočovacími pruhy – jako 4. větev je zde připojena účelová komunikace podél Podlesního potoka. Tyto plochy jsou vedeny jako záplavové území řeky Kuřimky.

Přínosy rezultující z realizace přeložky silnice I/43 doplněné bezkonfliktním křížením místní komunikace Kuřim – Podlesí se projeví zejména ve zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy za současného zvýšení kapacity silnice I/43.

Přínosy regionálního a místního významu tkví zejména v kvalitním napojení Kuřimi a Podlesí na brněnskou aglomeraci a navazující dopravní síť, eliminaci nebezpečných křižovatek, oddělení tranzitní a místní dopravy vybudováním doprovodných komunikací, vyloučení pohybu cestujících hromadnou dopravou (IDS), cyklistické a zemědělské dopravy ze silnice I/43, atd.

Nejlepších výsledků pro dotčený region však bude dosaženo až po vybudování návazných staveb MÚK Kuřim Východ a MÚK Lipůvka, čímž bude dosaženo podstatného zlepšení dostupnosti Blanska.

Navrhované úpravy jsou v souladu s dnes známými variantami výhledové výstavby dálnice D43 a v žádném ohledu její realizovatelnost negativně neovlivňují.

**Oznamovateli chybí doložit, jakým způsobem bude zajištěna plynulost dopravy v jeho navrhovaných variantách v případě požadavku na rozšíření I/43 na 4 pruhovou komunikace pro napojení na Optimalizovanou variantu MŽP a s tím i spojené odpovídají intenzity dopravy v úseku I/43 Podlesí Obchvat. Pokud v tomto úseku poblíž zastaveného území nebude zajištěna plynulost provozu a stalo by se toto místo úzkým hrdlem s kolonami, bude to mít zde doprava bezprostředně negativní dopad na okolní životní prostředí.**

## Přípomínka 5 – Nezhlednění budoucích intenzit dopravy

Oznamovatel uvádí na str. 24 ve svém oznámení o záměru, že nezohledňuje budoucí intenzity dopravy roku 2045 s ohledem na D43 v oblasti Kuřimi.

Dopravní model nezahrnuje ani ve výhledu roku 2045 (var. 2a a 2b) realizaci dálnice D43 v úseku Kuřim-Svitávka, ani její pokračování směrem k dálnici D1, ani obchvat Kuřimi. **Dokladované zatížení pro období roku 2045 tedy představuje maximální možné hodnoty intenzit dopravy v řešeném úseku silnice I/43 Podlesí – Lipůvka; je tedy na straně bezpečné pro potřeby stanovení hlukové a imisní situace území.** Při realizaci dálnice D43 v úseku D1-Svitávka, resp. Kuřim-Svitávka (za předpokladu výstavby jižního obchvatu Kuřimi) bude zatížení samotné silnice I/43 v úseku MÚK Podlesí-Lipůvka mnohem nižší.



Cejl 511/43, 602 00 Brno

24

Toto je zcela chybný předpoklad oznamovatele. Záměr by tyto informace, resp. model o budoucích výhledech dopravních intenzit souvisejících i s D43 v navrhovaném území, měl rozhodně obsahovat. Oblast MÚK Podlesí a Záhoří jsou budoucí rozvoje oblasti pro bydlení, kde se do budoucna počítá s nárůstem kolem 5tis. obyvatel i poblíž I/43 komunikace. Při realizaci D43 v podobě Optimalizované varianty MŽP (dle variant ZUR) a plánovaného rozšíření I/43 na 4 pruhovou komunikaci by opomnění opatření z negativního vlivu dopravy mělo fatální charakter. Dále oznamovatel předjímá řešení vedení D43 jinou než Optimalizovanou variantou MŽP, což je v situaci existence a posuzování obou variant chybné.

**Oznamovatel musí dodat výhledový model intenzit dopravy pro oblast MÚK Podlesí a Záhoří pro rok 2045 s posouzením i pro variantu Optimalizovanou MŽP, jež je součástí variantního řešení D43 v ZUR.**

## Připomínka 6 – Posouzení hluku v dotčeném území

Oznamovatel ve svém oznámení, na str.41, uvádí, že hluk v prostorech na silnici I/43 bude shodný jako v současné době.

Hlukové zatížení z výstavby se bude v prostoru a čase měnit v závislosti na probíhající etapě výstavby a umístění zdrojů na staveništi.

Stavební práce na staveništi a generovaná doprava na veřejných komunikacích nejsou v aktuálním stupni přípravy známy ve větší podrobnosti, budou tedy specifikovány v dalších stupních přípravy záměru. Stejně tak podrobnosti uzavírek na stávající dotčené komunikační síti, návrhu objízdných tras apod. Základní odhad předpokladů nasazení hlukových zdrojů a emisí hluku v období výstavby je řešen koncepčně v Hlukové studii, která je předložena v rámci Přílohy 5. V případě staveniště závisí na době trvání a souběhu hlučných činností, v případě dopravy závisí na intenzitě vyvolané dopravy v průběhu 24 hodin včetně podílu v noční době. Hlukové výstupy v období výstavby budou dle potřeby ovlivňovány opatřeními organizačními – nastavením doby a souběhu hlučných činností, instalací mobilních protihlukových zábran v citlivých místech staveniště nebo definováním max. denní dopravní intenzity – regulací délky období dopravně náročných operací.

V období provozu bude záměr z hlediska hluku působit shodnými vlivy v obdobném prostoru jako stávající silnice I/43; problematika je komplexně řešena v Hlukové studii, která je předložena v rámci Přílohy 5.

Toto však není pravda, protože oznamovatel nezohledňuje výhledovou dopravní intenzitu na komunikaci I/43 z možné Optimalizované varianty vedení D43 (územní rezerva ZUR).

**Oznamovatel musí doplnit posouzení vlivu hluku na komunikaci I/43 z možné budoucí dopravy dle schválených ZUR variant.**

## Přípomínka 7 – Dopady záměru na veřejné zdraví a životní prostředí

Oznamovatel na str. 96 při posuzování vlivů popisuje dopady navrhovaného řešení. Z předešlé připomínky č.5 však vyplývá, že při posuzování vlivů na životní prostředí nebyly uvažovány budoucí intenzity dopravy plynoucí z plánované D43 v trase Optimalizované varianty MŽP. Dále pak oznamovatel připouští zhoršení imisních limitů pro nově plánovanou obytnou zástavbu v lokalitě Záhoří při nulové variantě.

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

#### D.1 Charakteristika možných vlivů a odhad jejich velikosti a významnosti (z hlediska pravděpodobnosti, doby trvání, frekvence a vratnosti)

##### D.1.1 Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

Vlivy na ovzduší a hlukovou situaci jsou obecně řešeny a ve vztahu k příslušným hygienickým limitům stanoveným na ochranu zdraví lidí pozitivně hodnoceny níže v rámci kapitoly D.1.2 a D.1.3, resp. v rámci Přílohy 5 a Přílohy 6, na které je v těchto kapitolách rovněž odkazováno. Pozitivní hodnocení je možno vnímat v tom smyslu, že fáze výstavby nebude znamenat neúnosnou zátěž území, a to nejen vzhledem k dočasnosti vlivů; i v tom smyslu, že ve fázi provozu lze očekávat zlepšení oproti situaci bez záměru, což platí zejména pro hodnocení hlukové zátěže (znečištění ovzduší bude v hrubých rysech shodné neohledě na realizaci záměru).

Ve všech dotčených lokalitách je již doprava po silnici I/43 přítomná, realizace záměru sem novou dopravu nepřivede. Zároveň záměr zajišťuje napojení navržené plochy pro bydlení Záhoří, které by muselo být u obce Podlesí řešeno i při ponechání silnice ve stávajícím stavu.

Navržené řešení MÚK Podlesí odkloní trasu silnice I/43 ze stávající trasy směrem na západ. Vzdálí ji tak od obytné zóny obce Podlesí a přiblíží k budoucí zástavbě v rozvojové ploše Záhoří. V porovnání s nulovou variantou tedy lze očekávat zlepšení imisní situace v obci Podlesí a zhoršení imisní situace v některých místech plochy budoucí obytné zástavby lokality Záhoří. Hladina akustického tlaku A z provozu po silnici I/43 bude v nejbližších chráněných prostorech budov v obci Podlesí i na hranicích ploch pro budoucí obytnou výstavbu Podlesí a Záhoří v denní i v noční době s rezervou pod hodnotou hygienického limitu; nulová VARIANTA by znamenala překročení hlukových limitů.

**Takové posouzení vlivů je nedostatečné a chybné. Oznamovatel by měl doplnit posouzení vlivů pro plánované budoucí varianty řešení D43, včetně případných negativních dopadů pro lokalitu Záhoří.**

## **Přípomínka 8 – navrhované opatření, protihlukové stěny pro oblast I/43 Podlesí obchvat**

Oznamovatel na str. 109 uvádí, že pro navrhované řešení protihluková opatření pro v oblasti Podlesí a Záhoří nejsou nutná. Z předešlé Přípomínky č. 5 však vyplývá, že při posuzování vlivů na životní prostředí nebyly neuvažovány budoucí intenzity dopravy plynoucí z plánované D43 v trase Optimalizované varianty MŽP.

### Návrh protihlukových opatření

Pro ochranu před hlukem ze silnice I/43 není nutno navrhovat protihluková opatření.

Hluk z místní komunikace již v lokalitě je a řešení této komunikace není součástí záměru, po realizaci záměru se silnice I/43 od dotčené zástavby obce vzdálí a hluk se v porovnání se stávajícím uspořádáním sníží.

Konstrukční řešení části stavby I/43 Podlesí, obchvat bude ponecháno tak, aby v budoucnu mohla být realizována případná protihluková opatření podél komunikace I/43 v případě, že by bylo zjištěno překročení hygienického limitu pro hluk z dopravy na této silnici.

---

Pokud by v budoucnu, u komunikace I/43 hrozila realizace protihlukových stěn, ještě více zvětší bariéru a zhorší prostupnost mezi lokalitami Podlesí, Záhoří, Kuřim. S ohledem na to, že kritické území se nachází v dolíku, pak se zde nabízí možnost přesypového tunelu mezi oběma lokalitami, jak uvádějí některé předešlé studie. Toto opatření by pak kromě propojení dotčených území, řešilo i případné budoucí problém s hlučností při zvětšení dopravní intenzity dopravou s D43 při Optimalizované MŽP variantě, jež je jako jedna z možných uvedena v ZUR JMK.



napojení na D43 je pomocí MÚK – Čebín jižně od Čebína mezi Čebínem a Chudčicemi. Toto napojení je pro tranzitní dopravu na relaci Kuřim – Tišnov prakticky nevyužitelné, generuje dlouhý závlak a napojení na obchvat Čebína je pomocí levého odbočení, což dále snižuje atraktivitu této trasy.

Přijatelnější varianta napojení je pomocí úvarové křižovatky blíže Kuřimi. Jde o třípatrovou mimoúrovňovou křižovatku s direktními rampami na relaci Brno – Tišnov. MÚK – Čebín (v některých pramenech též MÚK Kuřim západ) je sice prostorově úspornou křižovatkou, není zde ale zajištěna přímá vazba ze směru od Moravských Knínic na D43 v trase optimalizované varianty MŽP severovýchodním směrem tj. směr Blansko a Boskovice a zpět. Poloha a tvar křižovatek není ještě plně stabilizován a může doznat jistých změn, avšak v posouzení je uvažována tato křižovatka v této aktuální poloze s uvažovaným vedením D43 v parametrech dálnice.

V případě realizace optimalizované varianty MŽP je nutno provést i modernizaci silnice I/43 v úseku MÚK Česká – MÚK Kuřim-východ. Návrhové parametry této modernizace jsou stejné jako v případě varianty severního obchvatu, půjde tedy o prodloužení stávající čtyřpruhové komunikace silnice I/43 až po křižovatku MÚK Kuřim-východ. Bude též řešeno napojení místní části Podlesí pomocí MÚK – Podlesí. Realizací mimoúrovňové křižovatky v lokalitě Podlesí sice dojde ke zlepšení dopravní dostupnosti místní části Podlesí a zvýšení bezpečnosti silničního provozu v tomto bodě, rozšířením silnice I/43 na čtyřpruhovou komunikaci však dojde mimo Podlesí ke zvětšení bariéry a zhoršení prostupnosti území jako takového. V některých variantách je v lokalitě Podlesí uvažováno i s přesýpaným tunelem v délce cca 870 m, ten sice sníží bariéru prostupnosti území, ale významným způsobem zvýší jak investiční náklady, tak i následné náklady na údržbu. Z těchto důvodů není s tunelem v lokalitě Podlesí v této studii počítáno.

Problém dokládá i hlukové modelování z krajské územní studie:

## Varianta aktivní - S10



## Příspěvek IPD či IPN dopravy

[dB]

	< 10.00		65.01 - 70.00
	10.01 - 15.00		70.01 - 75.00
	15.01 - 20.00		> 75.01
	20.01 - 25.00		
	25.01 - 30.00		
	30.01 - 35.00		
	35.01 - 40.00		
	40.01 - 45.00		
	45.01 - 50.00		
	50.01 - 55.00		
	55.01 - 60.00		
	60.01 - 65.00		

Výsledky platné pro obec  
Kuřim

## Varianta aktivní

## Kategorie silnice

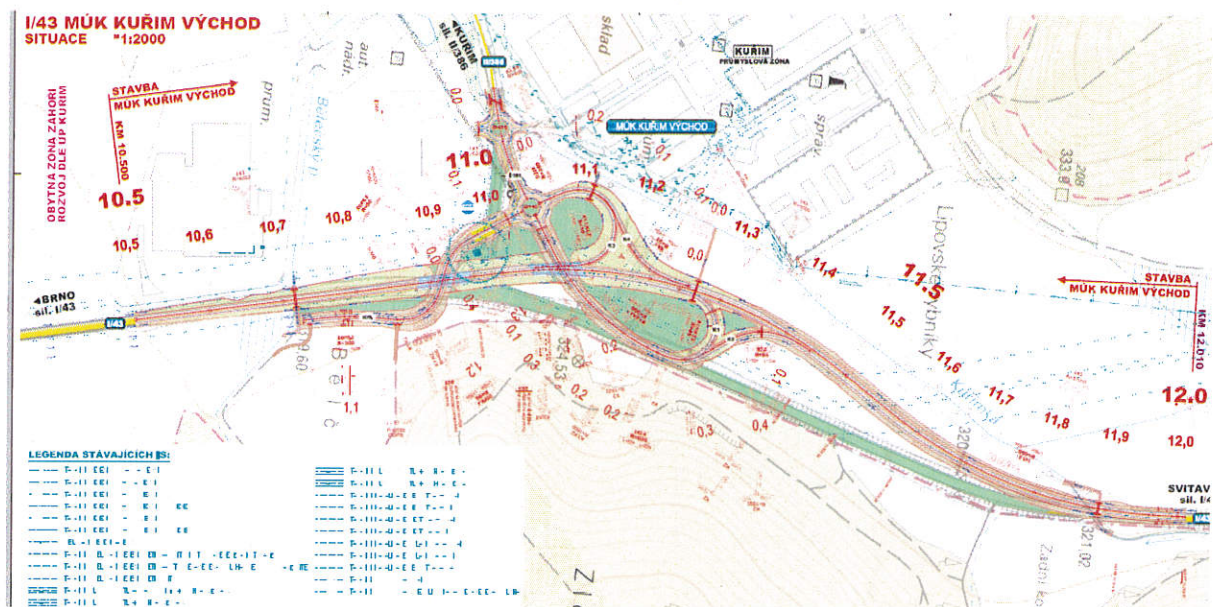
- Dálnice
- Silnice I. třídy
- Silnice II. třídy
- Silnice III. třídy
- Tunely aktivní varianty

Rozdílová mapa v této studii je chybná, protože nelze vytvářet rozdílovou mapu, pokud v obou mapách z nichž se rozdíl vypočítává nejsou stejné plochy pokryty výpočtem. Navíc jsou zde i problémy v tom, do jaké vzdálenosti jsou hlukové mapy platné. Zpracovatel explicitně upozorňuje, že jsou platné jen do 400 m od komunikace. Pro noční období navíc akustická studie má neúplný popis, když se zde uvádí „Pokud bude nadále uvažováno s realizací této varianty dopravy bude nutné v lokalitě Kuřim realizovat některé z následující protihlukových opatření.“ ... a následně žádná protihluková opatření nejsou specifikována. Výše uvedená hluková mapa je také zřejmě ukázkou manipulace s daty, neboť pás  $\pm 400$  m od současné I/43 je v prostoru Podlesí nejen ukončen na izofoně nárůstu cca 45 – 55 dB, ale současně vedle je skokově změna do tmavě zelené barvy, která ani není zobrazena v legendě.

V záměru je nutné uvést možnost opatření tunelového náspu v délce cca 800m v kritickém místě mezi stávající lokalitou Podlesí a budoucí novou obytnou zónou pro cca 5tis. obyvatel, Záhoří. Toto navrhuje řešit v připomínkách č.19 a 20.Připomínka 9 – Nesprávné zařazení záměru

Oznamovatel tvrdí, že se jedná o tři záměry, které na sebe přímo nenavazují. Pokud by to tak bylo, pak by bylo nutné podat tři nezávislá Oznámení EIA. Oznamovatel si tedy odporuje, když předložil pouze jedno Oznámení EIA.

V realitě se však jedná o jediný záměr modernizace komunikace I/43 o délce cca 6 km a současně o vybudování dalších podzemních komunikací (PK) – viz str. 10 -11 Oznámení – a to v délce 2 km pro část záměru, která je označena jako „Podlesí, obchvat“, 0.6 km pro část záměru označeného jako „MÚK Kuřim východ“. Dále na str. 11 oznámení, je uvedeno, že v tomto případě délka ostatních budovaných komunikací je 0 m. S tímto však nelze souhlasit, neboť jak je vidět z výkresu 03-SITUACE\_KURIM.pdf, z Přílohy 3, Oznámení EIA je zde přes 2 km jinak trasovaných a modernizovaných komunikací ne 0,6 km:



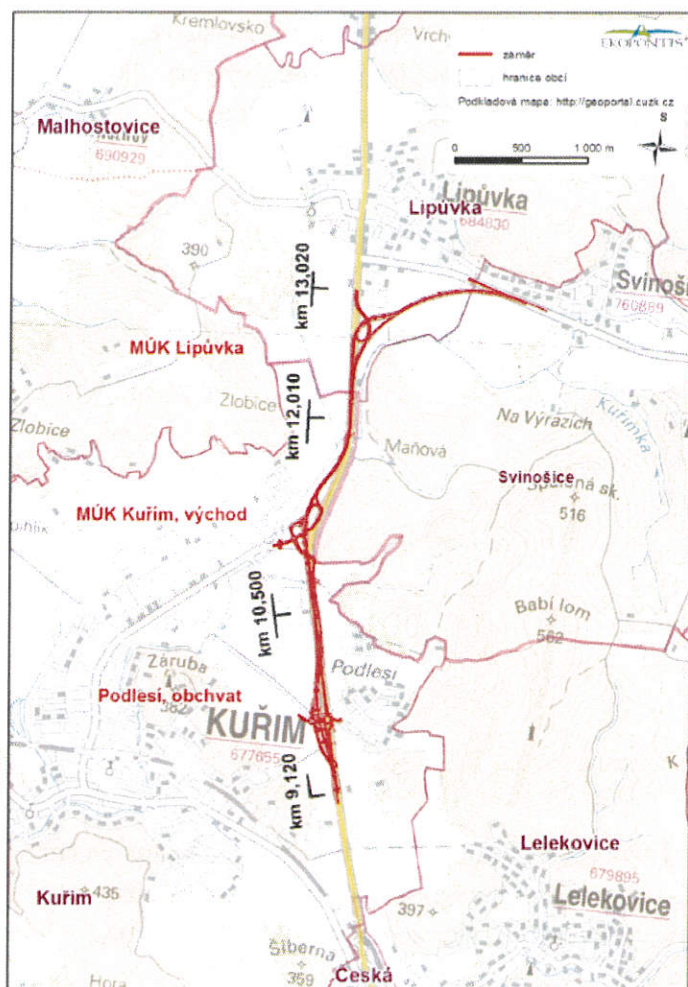
Tedy nově trasované komunikace a jejich změny v délce přesahují limit 10 km a je tak naplněn limit z Přílohy 1 zákona č. 100/2001 Sb. pro zahrnutí záměru do Kategorie 1 a řízení nelze ukončit zjišťovacím řízením, ale musí být provedena „velká EIA“, tj. vypracována Dokumentace EIA, zpracován Posudek EIA a vydáno stanovisko EIA.

## Připomínka 10 – Nesprávný popis záměru

Na str. 10 – 11 Oznámení záměru je podán popis záměru jako tři jednotlivé záměry délkově nespojitě dle údajů zde uvedených. Toto je však v rozporu s obr. 4 Oznámení, kde červeně zvýrazněná oblast záměru je spojitá:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Oznámení záměru



Nelze záměr popisovat současně jako spojitý a nespojitý.

### **Přípomínka 11 – Jedno řízení pro jeden záměr**

Na str. 10 – 11 Oznámení záměru je podán popis záměru jako tři nespojitě záměry.

Pokud už je aplikován tento postup, pak je nutné vést 3 řízení EIA a pro každý jeden ze záměrů v Oznámení EIA vyhodnocovat v širších vztazích vazby na ostatní záměry.

**Zákon 100/2001 nepředpokládá jedno řízení EIA pro více záměrů, tedy pokud nebude se jednat o jeden spojitý záměr, pak jejich spojení do jednoho řízení nemá oporu v zákoně a nesmí takto být vedeno.**

### **Přípomínka 12 – Věcně nepřislušný správní orgán a nepřípustná salámová metoda**

Podle ust. § 8 zákona č. 500/2004 Sb. správního řádu (tj. jedné ze základních zásad činnosti správních orgánů dle Hlavy II správního řádu) správní orgány dbají vzájemného souladu všech postupů, které probíhají současně. Toto ustanovení je platné vždy, dokonce dle ust. § 177 odst. 1 Základní zásady činnosti správních orgánů uvedené v § 2 až 8 se použijí při výkonu veřejné správy i v případech, kdy zvláštní zákon stanoví, že se správní řád nepoužije, ale sám úpravu odpovídající těmto zásadám neobsahuje.

Podle platné judikatury je nepřípustná aplikace tzv. „salámové metody“ na posuzování EIA.

Na úsek jehož se týká Oznámení EIA, dopadá obsah Zásad územního rozvoje z roku 2016, které zahájily řízení o předmětném úseku komunikace a byla zde jako neukončené řízení o něm vymezena územní rezerva pro jeho zkapacitnění na čtyřpruhovou komunikaci. Podle platné judikatury musí toto nedokončené rozhodnutí o zkapacitnění komunikace, územní rezerva, být rozhodnuto do 4 let od vydání ZÚR nebo pokud by řízení o daném koridoru mělo pokračovat, tj. nerozhodnutý stav měl pokračovat, musí být toto v Aktualizaci ZÚR odůvodněno. MŽP připustilo neukončení řízení o řadě komunikací v ZÚR z roku 2016, a to včetně D43 a na ni navazujících komunikací nižšího řádu a vymežilo si podmínku, že do 3 let od schválení ZÚR musí být na MŽP předložen návrh Aktualizace ZÚR JMK. Řízení o aktualizaci ZÚR JMK, a to včetně tohoto úseku bylo zahájeno zveřejněním Návrh Zprávy o uplatňování ZÚR. Tento dokument sám poukazuje na neukončenost procesu a na očekávané konečné rozhodnutí o využití i tohoto koridoru. Lze citovat ze str. 10 návrhu zprávy o uplatňování ZÚR JMK: *„Správní soudy jsou toho názoru, že územní rezerva by neměla mít trvalý charakter, její využití zamýšleným způsobem by mělo být v přiměřené lhůtě prověřeno a plnění tohoto úkolu uloženého ZÚR sledováno ve zprávě o uplatňování ZÚR. V návaznosti na zprávy o uplatňování ZÚR by pak mělo dojít ke zformulování konečného rozhodnutí o využití tohoto území a k aktualizaci ZÚR. Správní soudy poukazují na stavební zákon, který stanoví, že pořizovatel předloží zastupitelstvu nejpozději do 4 let po vydání územně plánovací dokumentace (a poté pravidelně nejméně jednou za 4 roky) zprávu o jejím uplatňování v uplynulém období. Nejpozději do 4 let od vydání územně plánovací dokumentace musí dojít k vyhodnocení provedeného prověřování územních rezerv pro zvažované záměry. O zachování územní rezervy i nadále lze uvažovat jen výjimečně a musí být zdůvodněno, jaké zásadní skutečnosti bránily v prověření území během uplynulé doby a proč se lze domnívat, že v nedaleké budoucnosti to naopak možné bude. V opačném případě by bylo nutno územní rezervu považovat za svévolný zásah do práv vlastníků dotčených nemovitostí.“*

Pokud je nyní řízení EIA vedeno bez ohledu na toto nedokončené řízení, nevydané konečné rozhodnutí, zda tento úsek má být zkapacitněn nebo ne, nastala zde situace popsaná v § 8 stavebního zákona. Řízení o EIA nelze tedy nyní vést pro dvoupruhovou komunikaci, ale je nutné vyčkat skončení souběžně probíhajícího řízení o Aktualizaci ZÚR.

Současně také lze poukázat na to, že pro čtyřpruhovou komunikaci dle formulace v ZÚR JMK nelze vést řízení EIA pro dvoupruhovou komunikaci. I kdyby to bylo možné, bylo by nutné v Oznámení EIA doložit jak je nějaký první krok pro modernizaci této komunikace souladný se současně probíhajícím řízením, kde tato komunikace je v současné době rezervována pro zkapacitnění na čtyřpruh.

Nelze ani připustit jakousi salámovou metodu, kde se opomine čtyřpruhová / zkapacitněná komunikace, a vedení se vede salámově bez dvou pruhů v současné době předpokládaných dle územní rezervy.

V daném případě se tedy jedná o záměr spadající do bodu 49 přílohy 1 zákona č. 100/2001 Sb., který je v současném znění zákona chybně nazván „Dálnice I. a II. třídy“. V daném případě se je zde rozpor s planou a závaznou evropskou směrnicí, která nepracuje se specifickou a restriktivní formulací zákona o pozemních komunikacích o dálnicích I. a II. třídy, ale o „Výstavba dálnic a rychlostních silnic“ s tím, že tato závazná směrnice současně definuje význam těchto termínů, a to že *„Pro účely této směrnice se „rychlostní silnicí“ rozumí silnice, která odpovídá definici Evropské dohody o mezinárodních silnicích I. třídy ze dne 15. listopadu 1975.“*. Tato dohoda (známá jako AGR) obsahuje na str. 26 definici „rychlostní silnice“ („express road“).

Tento výklad je potvrzen i v dokumentu Evropského společenství s názvem *„Výklad definic některých kategorií záměrů příloh I a II směrnice EIA,“* který byl uveřejněn i na internetovém portálu MŽP. V tomto dokumentu se na str. 17 k výkladu pojmu „rychlostní silnice“ dle směrnice EIA uvádí: **„Pro „rychlostní silnice“ je ve směrnici EIA poskytnuta jasná definice, v jejíž poznámce pod čarou (2) je uvedeno, že pro účely směrnice se termínem „rychlostní silnice“ rozumí silnice, která odpovídá definici Evropské dohody o mezinárodních silnicích I. třídy ze dne 15. listopadu 1975. Podle této dohody je rychlostní silnice „silnice [vyhrazená] pro automobilovou dopravu, [přístupná] pouze z mimoúrovňových křižovatek nebo z řízených přípojek, na kterých je zejména zakázáno zastavení a parkování.“**

**Tuto definici záměr (tři záměry) dle Oznámení EIA splňují.**

Pro úplnost se uvádí, že trasa předmětné silnice I/38 je nomenklatuře dohody AGR značena jako silnice E 461.

Lze dále odkázat i na důvodovou zprávu k „euronovele“ zákona EIA č. 93/2004 Sb., kde na str. 39 Srovnávací tabulky pro posouzení shody návrhu zákona se směrnicí EIA a další relevantní legislativou EU je jako důkaz kompatibility novely s právem EU doslova citován odkaz na Dohodu AGR v identickém znění jako ve směrnici EIA.

V každém případě zde má závazná směrnice EIA aplikační přednost před formulací zákona č. 100/2001 Sb.

Je tedy povinností příslušného úřadu vyjít z výše uvedeného výkladu, vyplývajícího ze směrnice EIA, dohody AGR, výkladového stanoviska Evropské unie a důvodové zprávy k „euronovele“, zákonu č.

93/2004 Sb. Daný záměr uvedené podmínky splňuje, musí být posouzen podle zákona EIA, a to jako záměr spadající do kategorie I.

Lze dodat, že výše návrh Oznamovatele o podřazení záměru do kategorie II. Přílohy č. 1 zákona EIA vyplývá toliko z poznámky pod čarou 12) k zákonu EIA a z definice obsažené ve vnitrostátních právních předpisech (v zákoně o pozemních komunikacích). Tato poznámka pod čarou přitom byla do zákona EIA doplněna až novelou č. 268/2015 Sb., kterou se zavádělo nové pojmosloví pro dálnice, v návaznosti na novelu zákona o pozemních komunikacích. K této změně došlo tedy až poté, co byl zákon EIA uveden do souladu se Směrnicí EIA (zejména novelami č. 93/2004 Sb. a č. 39/2015 Sb.). Nově vložená poznámka pod čarou tedy nemůže umožňovat takový výklad zákona EIA, který by byl nekompatibilní s požadavky legislativy EU – směrnice EIA. Poznámky pod čarou navíc nemají normativní charakter, jak vyplývá z nálezů Ústavního soudu ze dne 30. 11. 1999, sp. zn. II.ÚS 485/98.

Z výše uvedeného tedy vyplývá, že z hlediska souladu se směrnicí EIA předmětný záměr jednoznačně splňuje podmínky pro to, aby podléhal povinnému posouzení svých vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví podle zákona EIA. Současně však z uvedeného vyplývá, že záměr byl zveřejněn a řízení EIA zahájeno věcně nepříslušným správním orgánem a že příslušným úřadem dle zákona č. 100/2001 Sb. je v daném případě Ministerstvo pro životní prostředí a ne Krajský úřad JMK.

**Z uvedeného důvodu je nutné toto vyjádření předat na MŽP.**

### Přípomínka 13 – Absence konkrétního údaje o kapacitě záměru

Příloha č. 2 zákona EIA upravuje náležitosti oznámení záměru. Podle bodu B. I. 2 citované přílohy musí být v oznámení popsána i kapacita záměru. Existence významného vlivu na životní prostředí se pak musí hodnotit právě ve vztahu k jednoznačně specifikované kapacitě záměru, nikoliv z predikcí toho, jak by snad mohl záměr být využíván.

Kapacitou záměru u silniční komunikace rozumět počet vozidel, který je tato komunikace kapacitně schopna přepravit.

To lze dovodit i ze skutečnosti, že posouzení podle zákona EIA podléhají také změny stávajících silnic, spočívající v jejich rozšiřování, tedy navýšení kapacity např. v důsledku navýšení počtu pruhů apod. (Příloha č. 1 zákona EIA). Naopak se kapacitou dopravní komunikace nemůže rozumět odhadnutá očekávaná intenzita dopravy v blízkém časovém horizontu<sup>1</sup>.

Oznamovatel záměru tedy měl v souladu s přílohou č. 2 zákona EIA věrohodně doložit, jaká je kapacita zamýšlené silnice ve výše uvedeném smyslu.

V oznámení předloženém v souvislosti se záměrem však konkrétní údaj o kapacitě záměru (vyjádřený v hodnotě největší intenzity dopravního proudu) zcela chybí. V části B. I. 2. oznámení se pouze uvádí třída silnice a její přibližná délka, což však ještě bez upřesnění neurčuje její kapacitu. Bez jednoznačného údaje o kapacitě záměru pak nelze s jistotou posoudit, jaké vlivy na životní prostředí může záměr mít.

Lze zdůraznit, že v jiném řízení, konkrétně v řízení o posuzování stavby IV ve Znojmě, MŽP ve svém rozhodnutí uvedlo: *„Při posuzování komunikací se v oznámeních dle § 6 zákona v části Kapacita záměru zásadně uvádí druh (třída) silnice a její délka, protože to jsou charakteristiky určující limitní hodnoty při vymezení záměrů v příloze č. 1 zákona. Je samozřejmé, že vyhodnocení vlivů musí brát v úvahu kapacitu dané komunikace. V oznámení předmětného záměru je v části Kapacita záměru odkaz na kapitolu B. 1. 6., kde je uvedena mj. kategorie komunikace S 11,5/80. To je údaj, který zároveň určuje i maximální možný počet vozidel, které je komunikace schopna plynule přepravit, tedy její kapacitu. Obvykle bývá tento údaj už ve zmíněné části Kapacita záměru, ale podstatné je, že je v oznámení uveden a že je dostačující.“*

S uvedeným závěrem MŽP, že kapacitou silnice je údaj o maximálním možném počtu vozidel, které je komunikace schopna plynule přepravit, se lze jednoznačně ztotožnit. S čím se však ztotožnit nelze, je tvrzení MŽP, že je takto chápaný údaj o kapacitě záměru v oznámení uveden. Hodnota vyjadřující kapacitu záměru totiž není z oznámení vůbec seznatelná a nemůže být vyjádřena pouze kategorií

---

<sup>1</sup> Pro úplnost lze odkázat i na technické normy, například ČSN 73 6101, ČSN 73 6102 a ČSN 73 6110. Obecná definice kapacity komunikace zní: *„Kapacita komunikace je maximální počet vozidel (za jednotku času), která mohou projet daným profilem (úsekem) komunikace za daných provozních podmínek“*. Normy vycházejí z tzv. *„úrovně kvality dopravy“*. Např. norma ČSN 73 6101 *„Projektování silnic a dálnic“* v čl. 3.1.3 na str. 9 s názvem *„Kapacita“* uvádí, že **kapacitou je „je největší intenzita silničního provozu nebo dopravního proudu, která odpovídá stupni E úrovně kvality dopravy“**. Na str. 82 této normy je pak uvedena definice stupně E úrovně kvality dopravy. Na základě této normy měla být vždy určena kapacita nově navrhované komunikace jako základ pro posuzování jaké vlivy z hlediska znečištění ovzduší a hlučnosti a jaké vlivy na lidské zdraví může záměr vyvolat.



komunikace, ale konkrétním údajem o maximálním počtu vozidel, který je schopna komunikace plynule přepravit.

Absence tohoto údaje o maximálním počtu vozidel, který je schopna komunikace plynule přepravit v **Oznámení je tedy zásadním pochybením, neboť kapacita záměru je také zásadním vstupním údajem pro hlukovou a rozptylovou studii. Bez tohoto vstupního údaje tedy nelze akceptovat ani výsledky těchto studií.**

MŽP tedy samo potvrdilo, že údaj o kapacitě silnice, tj. maximálním možném počtu vozidel, které je komunikace schopna plynule přepravit, musí být součástí oznámení. Předložené oznámení však tento údaj neobsahuje. Z tohoto důvodu tedy oznámení bylo v rozporu s přílohou č. 2 zákona EIA a vedení řízení EIA s takto vadným Oznámením EIA je tedy nezákonné.

#### **Připomínka 14 – Biologický průzkum**

Doložený biologický průzkum je neúplný. Už z podnadpisu je prokázáno, že se jedná pouze o „*Botanický a zoologický screening území pro jarní a letní aspekt*“, a tedy o neúplný průzkum.

Na biologický průzkum také není adekvátně reagováno a nejsou řešena kompenzační opatření. Tato nejsou řešena ani v územně plánovacích dokumentacích, tj. v ZÚR JMK a ÚP obcí (kde je také zřejmé, že ani zde řešena být nemohla, neboť plochy pro realizaci záměru nejsou ve své úplnosti v ÚP obcí vymezeny).

**Odkaz na str. 5 zní „Kromě vlastních průzkumů byla provedena analýza dat tzv. náleзовé databáze ochrany přírody (NDOP).“ Neúplné průzkumy nelze nahrazovat analýzou dat náleзовé databáze ochrany přírody (NDOP). Toto dokládá i rozsudek Krajského soudu v Ústí nad Labem ze dne 22. 1. 2019.**

#### **Připomínka 15 – Hluková studie na základě nedoloženého dopravního modelu**

Pro dopravní model je odkazována na studii I/43 MÚK Lipůvka + MÚK Kuřim východ + Podlesí, obchvat. Stanovení intenzit dopravy. HBH Projekt, spol. s r.o., Brno 08/2018. Tato studie není zveřejněna a nelze jakkoliv zjistit jak byla zpracována a jak koresponduje s údaji celostátního sčítání dopravy.

**Není také zřejmé, jaká dopravní síť byla v této studii hodnocena. Takový postup je nepřijatelný.**

#### **Připomínka 16 – Hluková studie a rozptylová studie mají odlišné vstupní informace**

Hluková a rozptylová studie navíc jsou navzájem na úrovni vstupních údajů rozporné, neboť tabulky použitých intenzit v těchto dvou studiích obsahují různé množiny komunikací zahrnutých do modelování.

**To je nepřijatelné.**

#### **Přípomínka 17 – Rozptylová studie na základě nedoloženého dopravního modelu**

Pro dopravní model je odkazována na studii I/43 MÚK Lipůvka + MÚK Kuřim východ + Podlesí, obchvat. Stanovení intenzit dopravy. HBH Projekt, spol. s r.o., Brno 08/2018. Tato studie není zveřejněna a nelze jakkoliv zjistit jak byla zpracována a jak koresponduje s údaji celostátního sčítání dopravy.

**Není také zřejmé, jaká dopravní síť byla v této studii hodnocena. Takový postup je nepřijatelný.**

#### **Přípomínka 18.1 – Rozptylová studie odkazuje na chybné podklady - pětileté průměry**

Posuzování překročení zákonných limitů na základě pětiletých průměrů je nezákonné, neboť zákonné limity nejsou stanoveny pro pětileté průměry, ale jednoznačně jsou v Příloze zákona 201/2012 Sb. stanoveny pro dobu jednoho kalendářního roku.

**Nelze tedy porovnávat dvě veličiny definované pro různá období.**

#### **Přípomínka 18.2 – Rozptylová studie – nezákonnost podzákoné normy**

To, že podzákoná norma, vyhláška č. 415/2012 Sb. v platném znění v příloze č. 15, kde jsou uvedeny „Obsahové náležitosti rozptylové studie“ v bodě 3.6 uvádí, že „*Při hodnocení stávající úrovně znečištění v předmětné lokalitě se vychází z map úrovně znečištění konstruovaných v síti 1x1 km, ve formátu shapefile (.shp ESRI). Tyto mapy zveřejňuje ministerstvo na internetových stránkách. Tyto mapy obsahují v každém čtverci hodnotu klouzavého průměru koncentrace pro všechny znečišťující látky za předchozích 5 kalendářních let, které mají stanoven imisní limit. Dále jsou uvedeny koncentrace znečišťujících látek naměřených na nejbližších stanicích imisního monitoringu.*“, pak toto je problém předmětné podzákoné normy, neb je zde rozpor jak se zákonem č. 201/2012 Sb., tak i se závaznou evropskou Směrnicí Evropského parlamentu a rady 2008/50/ES ze dne 21. 5. 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu, která neumožňuje nějak provádět „vyhlazení“ ročních limitů PM10 tím, že by se situace, kdy dojde k překročení limitů stanovených jednoznačně pro JEDEN kalendářní rok, nahrazovaly víceletými průměry.

**Tato lidová tvořivost MŽP je tedy sama o sobě protizákonná a v územním řízení se jednoznačně musí striktně vycházet ze závazné evropské směrnice a z principu předběžné opatrnosti dle § 13 zákona č. 17/1992.**

#### **Přípomínka 18.3 – Rozptylová studie – nezákonnost podzákoné normy**

Lze také odkázat na jednoznačnou formulaci v § 5 zákona č. 201/2012 Sb. v zákoně nadepsaného textem „Posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění“, kde v odst. 1 je jednoznačně stanoveno, že „*Za účelem vyhodnocení úrovně znečištění ministerstvo zajišťuje posuzování úrovně znečištění a porovnání výsledné úrovně znečištění s imisními limity stanovenými v příloze č. 1 k tomuto zákonu*“,

tedy pro limity stanovené pro JEDEN kalendářní rok. Na věci nic nemění ani odst. 5 cit. ust., kde se uvádí, že „Ministerstvo vyhláškou stanoví podmínky a způsob posuzování a vyhodnocení úrovně znečištění, cíle v oblasti kvality údajů, postup hodnocení zón a aglomerací, umístění bodů vzorkování pro stacionární měření, minimální počty bodů vzorkování pro stacionární měření a referenční metody pro posuzování úrovně znečištění“. Tato vyhláška, tj. podzákonná norma, musí být v souladu se zákonem. Pokud je v rozporu se zákonem, uplatní se pouze zákon a ustanovení vyhlášky, která nejsou v souladu se zákonem, jsou neaplikovatelná.

**Protože je Rozptylová studie vypracována z hlediska její kap. 3.6 a následných závěrů vypracována podle podzákonné normy, která je v rozporu se zákonem, je Rozptylová studie v rozporu se zákonem, a tedy nepoužitelná.**

#### **Přípomínka 18.4 – Rozptylová studie - není spolehlivě prokázáno nepřekračování zákonných limitů**

V situaci, že Rozptylová studie je v rozporu se zákonem, nemůže sloužit jak důkaz pro řízení EIA. **Tento fakt nesnímá břemeno spolehlivě prokázat, že realizací záměru nedojde k překročení zákonných limitů znečištění ovzduší dle Přílohy 1 bodu 1 zákona č. 201/2012 Sb.**

#### **Přípomínka 18.5 – Rozptylová studie – rozpor s Evropskou legislativou**

Zákon č. 201/2012 ve věci pětiletých průměrů je v rozporu se závaznou evropskou Směrnicí Evropského parlamentu a rady 2008/50/ES ze dne 21. 5. 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduším pro Evropu. Tato závazná evropská legislativa nepřipouští „maskovat“ existující překročení v některých kalendářních letech průměrováním s hodnotami s léty jinými, kdy k překročení nedojde. **V případě rozporu národní legislativy a závazné evropské legislativy se uplatní evropská legislativa.**

#### **Přípomínka 18.6 – Rozptylová studie – schází údaje o celkovém znečištění**

Rozptylová studie neobsahuje údaje o celkovém znečištění, pouze údaje o imisních příspěvcích k celoročním hodnotám. To je nepřípustné.

#### **Přípomínka 18.7 – Rozptylová studie – schází posouzení pro zákonný limit daný maximální četností (35x) za jeden kalendářní rok překročení imisního limitu s dobou průměrování 24 hod,**

Poukazujeme na nesprávný postup v rozptylové studii, kdy jsou nesprávně odkazovány průměrované 36. nejvyšší hodnoty za období pěti let.

Nahrazování zákonem stanoveného limitu daného počtem/četností výskytů 24 hod průměrů PM10 s hodnotou nad 50 µg/m<sup>3</sup> hodnotou tzv. 36. nejvyšší hodnoty nelze z hlediska posuzování dodržení zákonného limitu s odkazem na pětiletý průměr provádět. Dochází tak k průměrování fyzikálně odlišné veličiny, jednoho specifického (36. v pořadí) měření 24 hod průměru koncentrace a nepracuje se tak s veličinou, kterou definuje příloha č. 1 bod 1 zákona 201/2012 Sb., tj. hodnota četnosti.

Zpracovatel rozptylové studie si musel být vědom tohoto pochybení. Nic jej neomlouvá ani z hlediska toho, že toto stejné pochybení se objevuje v řadě rozptylových studií a že dokonce na WEBu ČHMÚ, který tyto nesmyslné pětileté průměry publikuje. K tomu lze však nalézt na WEBu ČHMÚ legendu, kde je upozorňováno, že tyto mapy zákon nevyžaduje:

**Tato formulace stvrzuje, že tyto zákonem nepožadované mapy nemohou být používány v hodnocení podle zákona 201/2012 Sb. a vyhlášky 415/2012 Sb. v platném znění v platném znění. To, že tyto hodnoty Rozptylová studie používá, dokládá její pochybení.**

#### **Připomínka 18.8 – Rozptylová studie – schází nejistoty určení**

U jakýchkoliv pětiletých průměrů musí být zohledňována jejich nejistota (chyba výpočtu – chyba interpolace a extrapolace). Toto není provedeno.

**Musí být postupováno s aplikací principu předběžné opatrnosti, tj. je nutné uvažovat hodnoty s připočtenou nejistotou/chybou výpočtu. To není provedeno.**

#### **Připomínka 18.9 – Rozptylová studie – významné chyby určení**

Jak dokládají interní studie ČHMÚ mapy pětiletých průměrů jsou zatíženy významnými chybami a nelze je tedy používat tak, jak jsou spočteny, aniž by na známé podhodnocení hodnot v mapách pětiletých průměrů bylo reagováno. Nejedná se o primární naměřená data, ale o výsledky následného komplexního matematického zpracování, které není nijak certifikováno. Jsou známy významné problémy s interpolacemi a extrapolacemi v následném matematickém zpracování a zjišťování plošného rozložení koncentrací imisí z malého počtu nerovnoměrně rozložených dat a ze stanic, které nejsou souměřitelné (požadové, dopravní, atd.). Tyto problémy zjevně přetrvávají, jak to ostatně dokládá i studie ČHMÚ a Státního zdravotního ústavu (SZÚ) „Projekt klasifikace monitorovacích stanic včetně parametrizace území“ pořízená na zakázku MŽP v roce 2013. Tato studie na str. 46 pro mapy PM<sub>10</sub> uvádí: „Z tvaru regresní křivky lze odhadnout míru podhodnocení (resp. shlazení) výsledné mapy v oblastech vysokých koncentrací mimo místa měření: V případě venkovského znečištění lze např. čekat, že koncentrace 35 µg.m<sup>-3</sup> bude odhadnuta hodnotou cca 28 µg.m<sup>-3</sup>; u městského znečištění je možné očekávat, že koncentrace 45 µg.m<sup>-3</sup> bude odhadnuta hodnotou 40 µg.m<sup>-3</sup>.“ Podhodnocení o 7 µg.m<sup>-3</sup> nebo 5 µg.m<sup>-3</sup> je za zásadní problém v situaci, kdy zákonné limity PM<sub>10</sub> jsou stanoveny na 40 µg.m<sup>-3</sup> a 50 µg.m<sup>-3</sup>, a to bez jakékoliv korekce na nepřesnost měření. Porovnává-li s limity dokonce daleko nepřesnější a místy významně podhodnocený výsledek matematického zpracování, je vážnou chybou, a to jak při publikování těchto matematických výsledků bez uvedení míry jejich nejistoty, tak při porovnávání s naprosto přesně, de facto na 0,1 µg.m<sup>-3</sup>, resp. 0,01 µg.m<sup>-3</sup>, stanovenými hodnotami zákonných limitů. (Hodnoty denních průměrů ČHMÚ uvádí s přesností na jedno desetinné místo, tedy již hodnota 49,94 µg.m<sup>-3</sup> se zaokrouhluje na 49,9 a je deklarováno dodržení hodnoty denního limitu. U celoročních průměrů uváděných ČHMÚ na dvě desetinná místa již hodnota 39,994 µg.m<sup>-3</sup> je zaokrouhlována na 39,99 µg.m<sup>-3</sup> pro PM<sub>10</sub> a roční limit nebude překročen. V prvním případě se jedná o relativní změnu pouhých 0,05 % a v druhém dokonce 0,005 % z hodnoty zákonného limitu. Tyto neuvěřitelně malé hodnoty, na jejichž základě je rozhodováno o překročení/nepřekročení zákonného limitu se naprosto

neporovnávají s podhodnocením o  $7 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  nebo  $5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , které uvádí ČHMÚ, a které představuje nejistotu 12,5 – 17,5 % na úrovni zákonného limitu  $40 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ . Matematické modelování a pomocí něj vypočítávané mapy pro území ČR i tzv. pětileté průměry jsou tedy jako právní důkaz naprosto nepoužitelné.

**I z tohoto důvodu se proto nelze v současné době držet ničeho jiného, než postup opírajícího se o naměřená data, respektování nepřesnosti měření za použití principu předběžné opatrnosti a na tzv. reprezentativnost měřicí stanice – tedy poloměr kruhu, kde informace za stanice má svoji relevanci.**

#### **Připomínka 18.10 – Rozptylová studie – významné chyby určení**

Podobně jako v předchozí námitce lze doložit, že specificky i pětileté průměry pro mapy 36. nejvyšší koncentrace (za 24 hod) mohou být tak významně podhodnocené, že i z tohoto důvodu jsou zcela nepoužitelné. Na str. 48 téže studie ČHMÚ a SZÚ uvádí: „Z tvaru regresní křivky lze odhadnout míru podhodnocení výsledné mapy v oblastech vysokých koncentrací mimo místa měření: V případě venkovského znečištění lze např. čekat, že koncentrace  $60 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  bude odhadnuta hodnotou cca  $50 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ ; u městského znečištění je možné očekávat, že koncentrace  $85 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  bude odhadnuta hodnotou  $73 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .“ Zde tedy podhodnocení může dosahovat 10 – 12  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , tj. podhodnocení v rozsahu 25 - 30 % hodnoty zákonného denního limitu  $50 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

**Toto dokládá naprostou zmatečnost postupu vázaného na předmětné mapy pětiletých průměrů, a protože Rozptylová studie s těmito údaji pracuje, je doloženo, že nemůže naplnit požadavky správního řádu na spolehlivé zjištění stavu věci.**

#### **Připomínka 18.11 – Rozptylová studie – další vady**

Rozptylová studie zatajuje další problémy tzv. pětiletých průměrů, které ČHMÚ přiznává a které zveřejnilo v legendě k sadám map pětiletých průměrů.

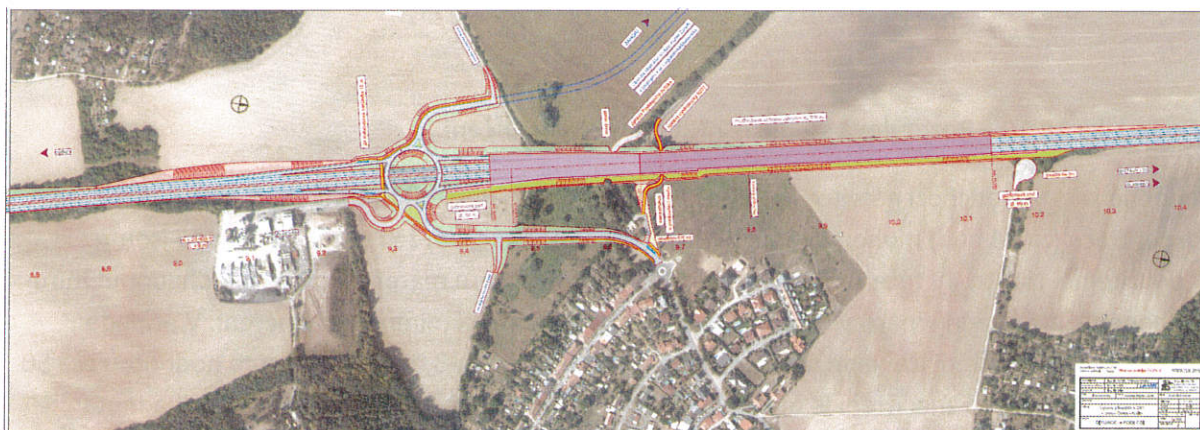
**Dle výše uvedených připomínek je patrné, že navrhované řešení MÚK Kuřim Podlesí není kompletní a tudíž nelze posuzovat dopady**

#### **Připomínka 19 – Zahrnutí navrhované řešení MÚK Kuřim – Podlesí do posuzování vlivů**

Územní rezerva pro zkapacitnění (tj. technicky rozšíření na 4 pruhy a zahrnutí mimoúrovňových křižovatek) znamená nutnost hledat takové řešení MÚK Podlesí, aby byly maximálně ochráněny stávající obytné oblasti v Podlesí. Návrhy doposud předložené z ŘSD toto nesplňují, jednak proto, že řeší pouze bodové závady a ne v ZÚR JMK požadované zkapacitnění I/43, ale také proto, že tyto návrhy jsou problematické z hlediska hlučnosti. Je sporné, zda mohou splnit hlukové limity a limity pro znečištění ovzduší.

Z tohoto důvodu je předkládáno řešení s významně odlišným řešením pro MÚK Podlesí a toto řešení komplexně naplňuje i požadavek ZÚR na zkapacitnění. Podrobný výkres je v příloze, zmenšený výkres je na obrázku níže.

V návrhu je uvedena maximální ochrana proti hluku, požadovaná místními obyvateli. Případný čtyřpruhový úsek je úplně zakryt prefabrikáty – například segmenty řady CM4 – viz obrázek níže. Úsek napojení křižovatky je však nutno řešit individuálně. Na koncích je navržen přechodový otevřený úsek s gabionovou zdí.



Přínosy navrhované varianty jsou především:

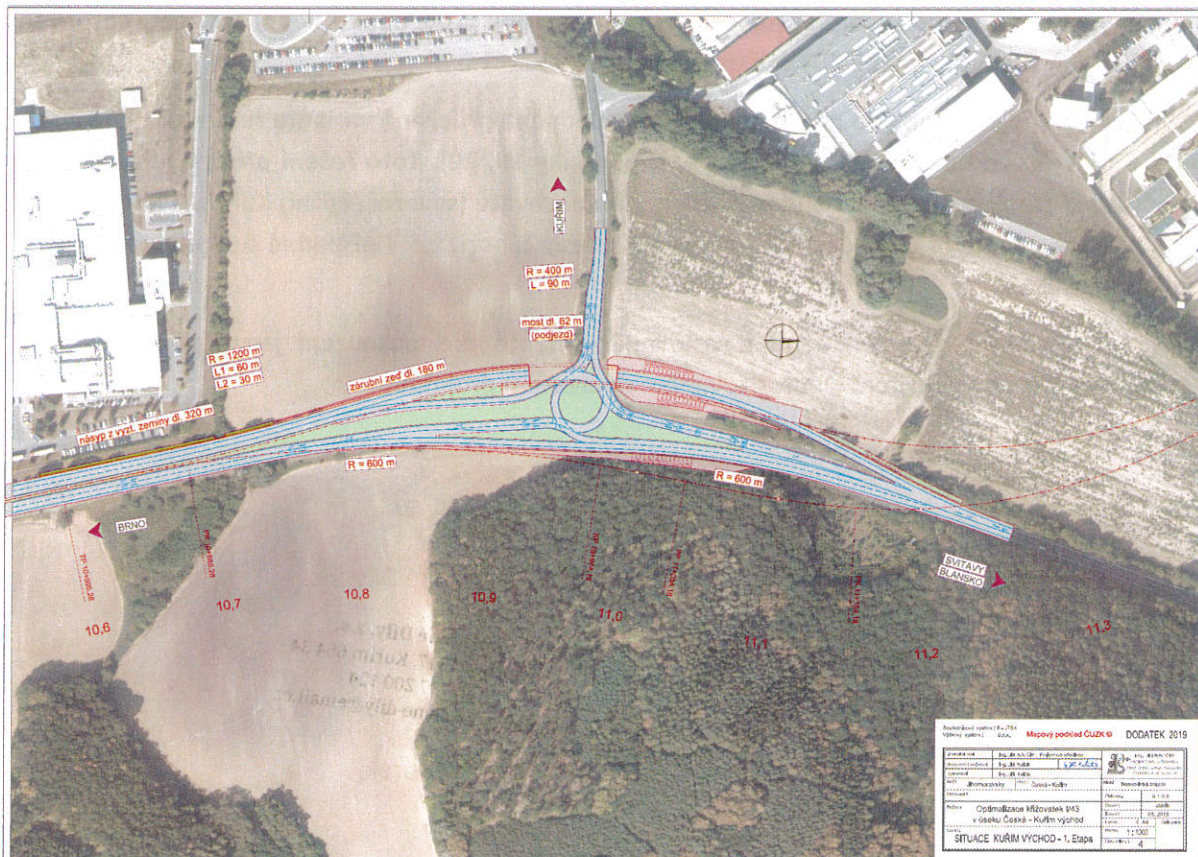
- Námi navrhované řešení (viz. obr. výše) má pozitivní dopad na zábor půdy, protože se tranzitní komunikace mezi obcemi Lipůvkou a Brnem a MÚK u Podlesí se nacházejí nad sebou. Tím se ušetří významně půdní fond.
- Námi navrhované řešení (viz. obr. výše) zcela odstíní hluk z tranzitní dopravy mezi obcemi Lipůvka a Brnem. Tato doprava jdoucí ve vzdálenosti cca 250m od Podlesí a plánovaným Záhořím bude vedena v zasypaném tunelu dlouhém cca 700metrů. Nad povrchem zůstane jen a pouze místní doprava do Podlesí, či budoucího Záhoří s minimálním dopadem na hluk a emise pro dané okolí.
- Námi navrhované řešení (viz. obr. výše) bude mít pozitivní vliv na přiblížení lokality Podlesí ke Kuřimi a Záhoří. V okamžiku rozšíření stávající I/43 komunikace a MÚK Podlesí dle návrhu Oznamovatele, dojde ještě více k umocnění oddělení místní části Podlesí od Kuřimi, jak uvádí Komparativní studie R43 a I43 z roku 2017, a kterou si nechala zpracovat Kuřim.
- Námi navrhované řešení (viz. obr. výše) je nezávislé na budoucím výběru varianty vedení obchvatu D43 přes Kuřim, tedy severním či jižním obchvatem Kuřimi. Pro každou z variant bude toto námi navrhované řešení dle (viz. obr. výše) již připraveno a bude zajišťovat minimální dopad dopravy na obyvatele v okolních oblastech, tedy Podlesí a budoucí Záhoří.

**Požadujeme, aby posuzované řešení ve všech aspektech zahrnuło námi přiložené řešení MÚK Podlesí, návaznost na MÚK v obci Česká, a plošné nároky na zkapacitnění I/43 na plný čtyřpruh, protože tento návrh vykazuje lepší dopady na životní prostředí a okolní obyvatele.**

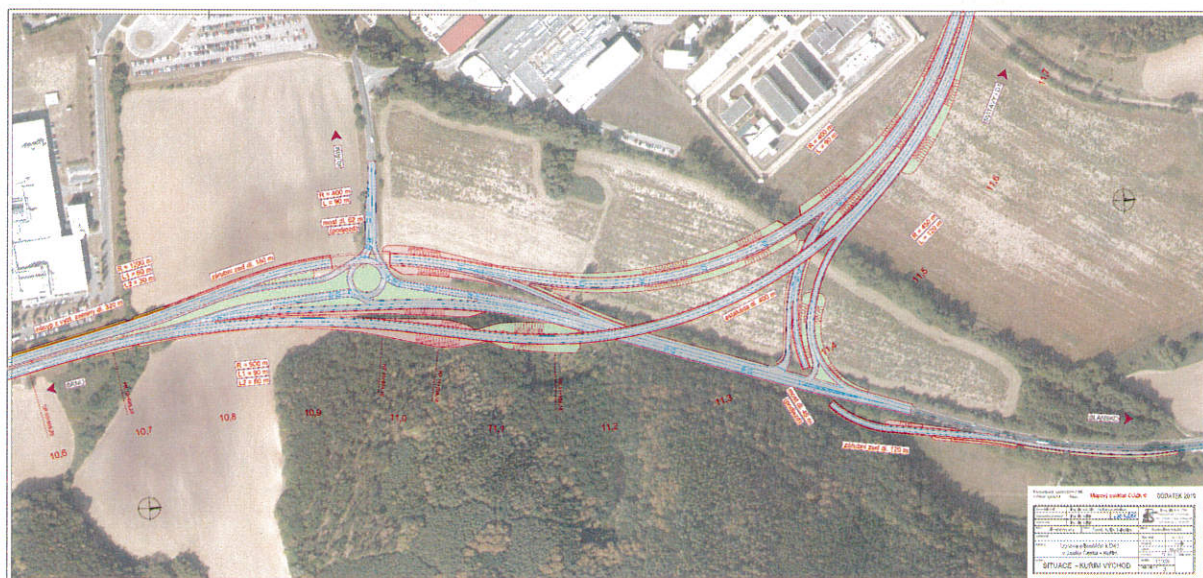
## Připomínka 20 – Zahrnutí navrhované řešení MÚK Kuřim – Východ do posuzování vlivů

Oznamovatel vede trasu od Podlesí na D43 a původní trasu od Lipůvky do centra Kuřimi. To však neodpovídá modelovým intenzitám, kdy od Lipůvky (Blanska a Černé Hory) je hlavní směr do Brna. Tento směr se dokonce úrovně kříží sám přes sebe při intenzitě 16 tis. vozidel.

### Návrh MÚK Kuřim – Východ (bez realizaci/před realizací Optimalizované varianty MŽP)



### Návrh MÚK Kuřim – Východ. Pouhé rozšíření (po případné realizaci Optimalizované varianty MŽP)



Požadujeme, aby posuzované řešení ve všech aspektech zahrnul navržené řešení MÚK Kuřim-sever a trasování D43 ve variantě Optimalizovaná a vznikající plošné nároky.

Závěr:

Požaduje se, aby příslušný úřad zahrnul všechny výše identifikované oblasti problematiky a indikované problémy do závěrů zjišťovacího řízení a nařídil provedení plnohodnotného posouzení EIA, případně vrátil Oznámení EIA k přepracování.

Dále pak požadujeme, aby do posuzování byla zohledněna přiložená varianta řešení pro křižovatky MÚK Kuřim Východ a MÚK Kuřim Podlesí (připomínky 19, 20). Toto řešení představuje skutečně univerzální řešení, nezávislé na budoucím vedením obchvatu (severní či jižní) Kuřimi a minimalizuje jak současné negativní vlivy dopady v oblasti Podlesí, Záhoří, tak i případné budoucí dle zvolené vedení trasy D43.

Detailní projektové návrhy k námi navrhované variantě pro posouzení jsou taktéž připojeny v detailním měřítku použitým v autorizovaném dopravním projektu.

Za spolek Spokojené Díly, z.s.

Spokojené Díly, z.s.  
Foglarova 1817, Kuřim 664 34  
Tel.: 737 200 124  
Email: spokojene-dily@email.cz

Ing. Květoslav Pazourek,  
Předseda









