



Regionální centrum EIA s.r.o.
Environmental Impact Assessment

Chelčického 4, 702 00 Ostrava, Česká republika, tel., fax: +420 596 114 440, tel.: 596 114 469
e-mail: rimmel@rceia.cz, <http://www.rceia.cz>

Název zakázky : SILNICE II/385 OBCHVAT ČEBÍN A HRADČANY
Číslo zakázky : 21123
Objednatel : Jihomoravský kraj

POSUDEK

DOKUMENTACE O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ ZÁMĚRU

SILNICE II/385 – OBCHVAT ČEBÍN A HRADČANY

NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

(zpracováno dle §9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění)

Ing. Vladimír Rimmel

osvědčení odborné způsobilosti MŽP ČR č.j. 3108/479/opv/93, vydáno dne 3.6.1993
prodlouženo rozhodnutím MŽP ČR č.j. 2586/ENV/11 ze dne 23.2. 2011

Ostrava, srpen 2011

Výtisk č.

OBSAH:

I. ZÁKLADNÍ ÚDAJE.....	3
II. POSOUZENÍ DOKUMENTACE.....	5
III. POSOUZENÍ TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ ZÁMĚRU S OHLEDEM NA DOSAŽENÝ STUPEŇ POZNÁNÍ POKUD JDE O ZNEČIŠŤOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ	12
IV. POSOUZENÍ OPATŘENÍ NAVRŽENÝCH K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ....	13
V. VYPOŘÁDÁNÍ VŠECH VYJÁDŘENÍ OBDRŽENÝCH K DOKUMENTACI.....	14
VI. CELKOVÉ POSOUZENÍ AKCEPTOVATELNOSTI ZÁMĚRU Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	23
VII. NÁVRH STANOVISKA.....	25
I. Identifikační údaje.....	25
II. Průběh posuzování.....	27
III. Hodnocení záměru.....	29
ZÁVĚR.....	35

I. Základní údaje

1. Název záměru

Silnice II/385 Obchvat Čebín a Hradčany

2. Kapacita (rozsah) záměru

Dokumentace spojuje dva dřívější záměry „Silnice II/385 Obchvat Čebín“ a „Silnice II/385 Obchvat Hradčany“.

Jedná se o novostavbu přeložky silnice II. třídy kategorie S9,5/80 o celkové délce 3,9 + 1,68 km (5,58 km).

Šířka navržené silnice bude následující:

<u>Příčné uspořádání</u>		
jízdní pruhy	2x3,50m	= 7,0m
vodící proužky	2x0,25m	= 0,5m
nezpevněná krajnice	2x0,50m	= 1,0m
volná šířka		= 8,5m

a) Obchvat Čebín

Délka stavby je 3,9 km (ZÚ v km 0,380, KÚ v km 4,280), komunikace je navržena v kategorii S 9,5/80.

Křižovatky budou řešeny jako úrovnňová křížení v km 0,428 (okružní). V km 1,880 křížení se silnicí III. třídy na Chudčice a v km 4,2 křížení se silnicí III. třídy na Sentice. Nejmenší dovolená vzdálenost křižovatek na silnici II. třídy 1,5 km je dodržena.

Součástí záměru budou **mostní objekty**:

SO 202	Most přes Sentický potok v km 2,370
SO 203	Most na MK přes sil. II/385
SO 204	Most přes Čebínský potok v km 3,569
SO 207	Most přes polní cestu v km 1,140

Vodoteče, do kterých bude zaústěna voda jsou tyto:

- bezejmenná vodoteč v km 0,680
 - Sentický potok
 - Čebínský potok
- hlavní odvodňovací zařízení HOZ Drásov

Při realizaci této části záměru dojde k demolici dřevěného objektu bažantnice na kraji lesa v km 1,4 vlevo.

Dále budou rekultivovány manipulační a skládkové plochy u mostních objektů, opuštěné plochy stávající silnice II. třídy a také provedena výsadba dřevin.

b) Obchvat Hradčany

Délka stavby je 1,68 km (ZÚ v km 4,220 KÚ v km 5,900), komunikace je navržena v kategorii S 9,5/80.

Vybudovány budou tyto nové **křižovatky**:

SO 115 Přeložka sil. III/38 525 na Drásov

Stávající komunikace křižící obchvatovou komunikaci bude mimoúrovňově přeložena pomocí mostního SO 205. Přeložka je navržena v kategorii S 6,5/50.

SO 116 Přeložka sil. III/38 522 na Březinu

Do km 5,675 hlavní trasy bude v prodloužení přeložena stávající komunikace. Přeložka je navržena v kategorii S 6,5/50 jako průsečná křižovatka se sil. II/385.

SO 117 Propojení stávajících sil. III/38 526 a II/385

Stávající komunikace II/385 za obcí Hradčany bude rampovitě přeložena do nové trasy. směrem na Veverskou Bítýšku. Přeložka je navržena v kategorii S 6,5/50.

V prostoru mezi stávající a přeloženou komunikací budou vybudována nová parkovací místa pro OA (24 ks).

Součástí záměru budou **mostní objekty**:

- 201 Rekonstrukce mostu přes trať ČD ev.č. 385-009
- 205 Most na sil. III/385 25 přes sil. II/385
- 206 Most přes řeku Lubě
- 210 Pilotová stěna km 5,250 – 5,510 vlevo
- 211 Gabionová zeď km 5,830 – 5,890 vpravo

Při realizaci této části záměru dojde k demolici obytného objektu a výstavbě náhradního rodinného domu.

Dále budou rekultivovány manipulační a skládkové plochy u mostních objektů, opuštěné plochy stávající silnice II.třídy a také provedena výsadba dřevin.

V souvislosti s navrženým novým parkovištěm bude instalován odlučovač ropných látek.

3. Umístění záměru (kraj, obec, katastrální území)

Kraj:	Jihomoravský
ORP:	Kuřim, Tišnov
Obec:	Čebín, Hradčany, Sentice
Katastrální území:	Čebín, Hradčany, Sentice, Tišnov

4. Obchodní firma oznamovatele

Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o.

5. IČ oznamovatele

709 32 581

6. Sídlo (bydliště) oznamovatele

Žerotínovo nám. 3/5
601 82 Brno

II. Posouzení dokumentace

Posuzovanou dokumentací se rozumí následující dokument:

- DAVOS – Služby pro ekologii, dokumentace záměru „Silnice II/385 Obchvat Čebína a Hradčan“, duben 2011

Zpracovatelem je Ing. Dalibor Vostal, Kounicova 31, 602 00 Brno, osvědčení o odborné způsobilosti 2167/326/OPV/93

1. Úplnost dokumentace

V této části posudku je hodnocena úplnost dokumentace po stránce odborné i formální.

Část A – bez připomínek

Části B - v úvodu kapitoly mohl být vysvětlen dosavadní průběh procesu EIA, zejména spojení dvou záměrů – „Silnice II/385 Obchvat Čebín“ a „Silnice II/385 Obchvat Hradčany“ do společné dokumentace. Rozsah a struktura části B odpovídá požadavkům platné legislativy. Jednotlivé kapitoly části jsou z hlediska úplnosti zpracovány odpovídajícím způsobem.

Část C - environmentální charakteristiky dotčeného území a celkové zhodnocení kvality životního prostředí jsou zpracovány v souladu s požadavky přílohy č. 4. Členění této kapitoly ne zcela odpovídá náležitostem dokumentace. Název kapitoly C.2 byl upraven a chybí část C.3 *Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení.*

Část D - komplexní charakteristika a hodnocení vlivů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí je zpracována na 10 stranách. Na základě závěru zjišťovacího řízení se hodnocení vlivů opírá o výsledky jednotlivých odborných příloh.

Ke kapitolám D.III a D.IV není z hlediska úplnosti zásadních připomínek, v případě kapitoly D.IV. navrhuje její drobnou úpravu (doplnění dle kapitoly IV. posudku).

Část E – v této části jsou shrnuty varianty: nulová, srovnání dvou dříve navrhovaných variant (červená a modrá). V závěru je předložen posuzovaný návrh (aktivní varianta).

Část F – stručně shrnuje závěry hodnocení.

Část G – obsahuje souhrn řešení a závěry provedeného hodnocení vlivů. Zřejmě tiskovou chybou se v dokumentaci objevuje úvod kapitoly dvakrát (str. 67 i 68). Shrnutí je zpracováno přehledně a v odpovídajícím rozsahu.

Část H – str. 70 je uveden seznam příloh textové zprávy, celý svazek obsahuje i odborné přílohy a přehled všech částí je také uveden.

Významným formálním nedostatkem je nevyhovující provedení situačních map. Situace záměru je zobrazena na dvou grafických přílohách, rozdělených na část Čebín a Hradčany. Zobrazení je zvoleno v nešťastném rozlišení (údaje v mapě jsou nečitelné) a každá část je i v jiném měřítku, které není nikde uvedeno. Podobné hodnocení by se dalo vztáhnout i na schéma záborů pozemků. Rozdílné měřítko a zejména nečitelná legendy zásadně snižuje vypovídající hodnotu celé přílohy. V dokumentaci není k dispozici žádný podklad, ze kterého by bylo možno v příslušném místě obchvatu s přesností alespoň na stovky m odečíst kilometrůž, což činí prakticky bezcennými některé odkazy v textu (např. parkoviště v km 5,680).

2. Správnost údajů uvedených v dokumentaci, včetně použitých metod hodnocení

2.1. Hodnocení správnosti údajů částí B

S většinou uvedených informací lze souhlasit. Dílčí nedostatky jsou komentovány v následujícím textu. S kapitolami, které nejsou níže komentovány, bez výhrad souhlasíme.

B.II. ÚDAJE O VSTUPECH

B.I.1 Půda:

V kapitole je uváděno odlišné zpracování údajů o záborech pozemků (str. 20). Pro každou část obchvatu je zvoleno jiné označení BPEJ, pro obchvat Hradčany jsou definovány zábory i pro jednotlivé třídy ochrany půdy, v části pro Čebín toto chybí.

Přestože informace o skrývce půdy a jejím množství jsou zmíněny v B.I.6., v této kapitole mohly být doplněny informace o meziskládkách a také, jak bude nakládáno s odstraněnou zemínou.

B.III. ÚDAJE O VÝSTUPECH

B.III.1. Ovzduší

Text kapitoly je zčásti popisem stávajícího stavu, který nesouvisí s výstupy posuzovaného záměru (klimatické faktory, vliv ostatních zdrojů...). Tyto pasáže mohly být pro snazší orientaci v textu zařazeny spíše do části C. dokumentace. Vlastní výstupy záměru do ovzduší zde nejsou vyčísleny.

Kapitola neřeší výstupy do ovzduší v období výstavby obchvatu (období v délce cca 1 roku). Autor se tomuto tématu, byť stručně a bez kvantifikace, věnuje v části D. V návaznosti na rozsah stavby lze toto zjednodušení akceptovat v případě, že v územním řízení budou specifikovány přepravní trasy, převážené objemy hlavních stavebních hmot, posouzení

hlukové zátěže a adekvátní opatření ke zmírnění hluku a prašnosti v problémových lokalitách podél těchto komunikací.

B.III.3 Odpady

Kapitola poměrně detailně specifikuje rozsah kácení dřevin, ale neuvádí, jak s tímto materiálem bude dále nakládáno. Doporučuji specifikovat v územním řízení.

Přibližné množství odpadů, které vzniknou při demolicích mohlo být v textu uvedeno. Vzhledem k malému rozsahu demoličních prací lze absenci kvantifikace vznikajících odpadů akceptovat, s tím, že bude doplněna v územním řízení.

2.2 Hodnocení správnosti údajů části C

Tato část dokumentace je až na výjimky dostačující. Vystihuje zásadní poměry v hodnoceném území. Je nutné však uvést několik připomínek, které se vztahují ke zpracování jednotlivých podkapitol.

C.1. VÝČET NEJZÁVAŽNĚJŠÍCH ENVIRONMENTÁLNÍCH CHARAKTERISTIK DOTČENÉHO ÚZEMÍ

Z hlediska správnosti nemáme k této kapitole připomínky. V posouzení chybí *C.3 Celkové zhodnocení kvality životního prostředí v dotčeném území z hlediska jeho únosného zatížení*.

Některé údaje místy mohou působit nadbytečně (např. historie obce), jiné (str.40 – pozitiva a negativa realizace obchvatu) by bylo vhodnější zařadit spíše do kapitoly *B.I.5* nebo *D*.

Tabulka č. 3 na str. 33 uvádí průměrný měsíční úhrn srážek (mm) za období 1901 – 1950. Vzhledem k faktu, že záměr je posuzován v roce 2011, mohla být tato data uvedena z aktuálnějšího zdroje.

Obrázek č.10 Mapa geologické situace je vhodným doplněním v textu, ale bez legendy, která by identifikovala jednotlivé barvy, ztrácí význam.

C.2.3 Hydrologie – mohla obsahovat i bližší údaje o průtocích, a zda se záměr nalézá v záplavové oblasti.

Podkapitola C.2.4 Ovzduší je značně stručná a obsahuje jen 2 odstavce. Vzhledem k typu záměru mohla být tato část lépe zpracována a doplněna o informace o kvalitě ovzduší v dané lokalitě a vyhodnocení stávajícího imisního pozadí. Imisní pozadí je pouze velmi stručně zmíněno v části *D*. (informace převzaté z příloženého posouzení vlivů na zdraví).

V podkapitole C.2.6 Půda je uvedena část týkající se sesuvného území, tyto informace by měly spíše patřit do části věnované extrémním poměrům v území.

Podkapitola C.2.7 Fauna a flóra obsahuje jen biogeografické zařazení s fyto geografickou mapou. Vzhledem k názvu by kapitola také měla obsahovat základní **informace o výskytu ohrožených druhů** nebo zda by byl proveden v území nějaký průzkum. Podrobnější informace o rostlinných druzích zahrnuje až dendrologický průzkum, další fakta jsou ukryta v další kapitole týkající se ÚSES. Informace o výskytu živočichů zcela chybí. Protože navržená liniová stavba vytvoří novou bariéru v krajině, měla dokumentace

obsahovat **charakteristiku fauny a migračních koridorů**, které by mohly kolidovat s navrženými trasami obchvatu a dle potřeby návrh migračních prostupů.

Podkapitola C.2.8 Územní systém ekologické stability v území je poněkud nepřehledně členěna. Jednotlivé prvky ÚSES jsou interpretovány odlišně pro Čebín a Hradčany (výčet x text), kapitola střídavě obsahuje údaje o ÚSES, Natura 2000 nebo o zvláště chráněných územích. Vhodnější by bylo jasné rozdělení např. na jednotlivé úrovně - ÚSES, Natura 2000, zvláště chráněná území dle zákona č. 114/1992 Sb., VKP, apod. Doplnující obrázky obsahují jen „výřez“ území s některými údaji. Do dokumentace mohla být zařazena ucelená mapa/obrázek např. se všemi úrovněmi ÚSES, značně by to přispělo k lepší orientaci v území.

V kapitole postrádám informaci, zda se v území vyskytují **staré ekologické zátěže**.

2.3 Hodnocení správnosti údajů části D

D.I. CHARAKTERISTIKA PŘEDPOKLÁDANÝCH VLVŮ ZÁMĚRU NA OBYVATELSTVO A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A HODNOCENÍ JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI

D.1.1 Vlivy na obyvatelstvo, včetně sociálně ekonomických vlivů

Datum vydání dokumentace je duben 2011. Uvedený odkaz na legislativu s imisními limity (nařízení vlády č. 597/2006 Sb.) měl proto být směřován na nové nařízení vlády č. 42/2011. Limity hodnocených látek však zůstaly stejné, proto jsou závěry hodnocení platné.

Na základě informací uvedených v dokumentaci považujeme vyhodnocení vlivu záměru na obyvatelstvo za diskutabilní. Závěrem hodnocení je, že u některých látek dojde ke snížení, u jiných naopak ke zvýšení zátěže. Jasně konstatování, zda je záměr pozitivní, či negativní, zde není uvedeno. U nejproblémovějších látek z hlediska stávající imisní situace a souvisejících zdravotních dopadů v ČR ($PM_{10+B(a)P}$) dojde dle dokumentace naopak k významnému zvýšení imisních příspěvků. Nárůst imisní koncentrace PM_{10} a B(a)P na počet obyvatel bude procentuálně cca 3x vyšší než očekávané zlepšení u NO_2 a benzenu, které jsou aktuálně v ČR i zájmové oblasti méně problémové.

Tato tvrzení jsou pravděpodobně nesprávnou interpretací přiloženého posouzení vlivů na zdraví, protože v textu dokumentace je srovnávána současnost (rok 2010) a situace po realizaci záměru, avšak v roce 2030. Uvedené zvýšení zátěže u PM_{10} a B(a)P ve skutečnosti není způsobeno realizací obchvatu, ale nárůstem dopravy, který stejně nastane, ať už bude záměr realizován či nikoliv. Z tabulkového porovnání výhledu do roku 2030 bez a s realizací obchvatu (viz posouzení vlivů na zdraví, které je součástí dokumentace) je zřejmé, že realizace obchvatu bude oproti nulové variantě znamenat snížení zdravotní zátěže i v případě PM_{10} . Zhoršení způsobené obchvatem, avšak nevýznamné, lze očekávat pouze v případě B(a)P.

Absolutní velikost zátěže benzo(a)pyrenem z dopravy zůstane v zájmové oblasti i po realizaci záměru velmi nízká. Nejvyšší imisní příspěvky z obchvatu v obytné zástavbě po realizaci záměru budou dosahovat desetin pg/m^3 , tj. pouze setin % imisního limitu, který je stanoven pro ochranu zdraví lidí. To zaručuje, že i při zohlednění případných nejistot hodnocení lze vyloučit jakýkoliv měřitelný negativní vliv obchvatu na zdraví obyvatel.

Sociálně ekonomické vlivy nejsou v textu dokumentace vyhodnoceny. Ve shodě s příloženým posouzením vlivů na zdraví se domníváme, že stavba bude mít příznivý vliv na socioekonomické podmínky v zájmové oblasti.

Vliv hluku na obyvatelstvo není v příslušné kapitole dokumentace vyhodnocen. Požadované informace lze dohledat v kapitole D.1.3 a v příloze posouzení vlivů na zdraví. Souhlasíme s tvrzením, že z hlediska hluku lze jednoznačně doporučit variantu s obchvatem.

Souhrnně lze z hlediska vlivu na obyvatelstvo záměr považovat za akceptovatelný.

D.1.2 Vlivy na kvalitu ovzduší

Délka výstavby obchvatu předpokládaná v dokumentaci je 1 rok. Přibližné vedení tras přepravy hlavních stavebních hmot a intenzita nákladní automobilové dopravy spojená s výstavbou nejsou v dokumentaci uvedeny. Bez podrobnějších informací nelze vyloučit lokální zhoršení imisní situace v jejich blízkosti (úlet prachu, zvýšení resuspenze vlivem vlastní stavby a případného poškození povrchu vozovky nadměrnou zátěží). Lze však souhlasit s dokumentací, že se tento negativní vliv dá zmírnit adekvátními opatřeními. K tomu je však nutno znát potenciálně problémová místa. Navrhují proto specifikovat přepravní trasy hlavních hmot (zemina, kamenivo, beton) a odpovídající návrh opatření v dokumentaci pro územní řízení.

Vlivem realizace záměru (na základě porovnání situace v roce 2030 bez a s realizací obchvatu) dojde u všech hodnocených látek s výjimkou B(a)P ke snížení imisních příspěvků z posuzovaných komunikací. V případě benzo(a)pyrenu dojde vlivem záměru z důvodu vyšších emisních faktorů při rychlejší jízdě po obchvatu ke zvýšení maxima imisního příspěvku. Toto zvýšení bude činit maximálně cca 56%, nikoliv 83% uvedených v dokumentaci (zbývající 27% je způsobeno zvýšením intenzity dopravy, ke kterému do roku 2030 dojde i bez realizace záměru).

Text dokumentace neobsahuje vyhodnocení vlivu obchvatu ve vztahu k celkové imisní situaci a platným imisním limitům. Požadované informace lze dohledat v rozptylové studii. Na základě informací v dokumentaci a jejích přílohách lze souhlasit s tvrzením, že záměr představuje snížení emisí z automobilového provozu po stávající páteřní komunikaci a je zřejmé, že v místě obytné zástavby dojde ke zlepšení. Ve vztahu k imisním limitům budou imisní příspěvky poměrně nízké a s výjimkou benzo(a)pyrenu se v místě maxima oproti stavu bez realizace obchvatu významně nezvýší (max. o cca 15%, u benzo(a)pyrenu o max. 35%). Plnění imisních limitů proto nebude realizací záměru negativně dotčeno.

Ve shodě s dokumentací lze navržený obchvat považovat z hlediska kvality ovzduší souhrnně za akceptovatelný.

D.1.3 Vlivy na hlukovou situaci a eventuálně další fyzikální a biologické charakteristiky

V současnosti je hluková situace podél hodnocené komunikace nevyhovující. Po realizaci obchvatu spolu s navrženými protihlukovými opatřeními budou hlukové limity plněny. Navržená protihluková opatření považujeme za adekvátní.

Vliv na hlukovou situaci bude v případě realizace záměru jednoznačně pozitivní.

D.1.4. Vlivy na povrchové a podzemní vody

S hodnocením v dokumentaci lze souhlasit, ale vzhledem k informacím na str.18 (SO 312 Přeložka potoka Lubě) bude probíhat i úprava koryta. Kapitola by tento fakt neměla zcela pomíjet, stejně jako posouzení vlivu záměru na podzemní vody (území je významnou oblastí akumulací podzemních vod - viz s. 36 dokumentace).

Stavby zařízení nebo činnosti, které mohou ovlivnit vodní poměry, uvedené v §17 vodního zákona, vyžadují vydání souhlasu příslušným vodoprávním úřadem.

D.1.5. Vlivy na půdu

Vlivem posuzované stavby dojde k záborům o výměře 18,7539 ha v ZPF a 0,2696 ha v PUPFL. Vzhledem k typu záměru může být zábor půdy jedním z významných vlivů na ŽP a proto by měl být v této kapitole zmíněn.

D.1.6. Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje

Z dokumentace vyplývá, že trasa obchvatu není v konfliktu s chráněnými ložiskovými územími, neprochází sesuvnými oblastmi ani starými ekologickými zátěžemi. Nebude mít na horninové prostředí ani přírodní zdroje negativní vliv. Se závěrem této velmi stručně zpracované kapitoly lze souhlasit.

D.1.7. Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Flóra

Posouzení dopadů na stromy a keře je zpracováno dostatečně, zejména vzhledem k provedenému dendrologickému průzkumu. V dokumentaci chybí vyhodnocení ve vztahu k chráněným a ohroženým druhům rostlin. Dojde k plánovanému zasažení dřevin rostoucích mimo les. Upozorňujeme, že musí být vydán souhlas ke kácení dle §8 zák. č. 114/1992 Sb. Postrádáme grafické zobrazení oblasti, kde k zásahům bude docházet.

Fauna

Vyhodnocení na živočichy v dokumentaci není provedeno vůbec. Nejsou uvedeny žádné druhy, které se v území vyskytují. Vzhledem k charakteru území měly být posouzeny základní potenciální střety záměru a jednotlivých živočišných druhů, včetně vlivu na fragmentaci krajiny a případně navržena řešení ke zmírnění negativních vlivů. Nejsou navržena žádná preventivní opatření, např. přechody pro živočichy pod mostní konstrukcí.

Ekosystémy

V dokumentaci mělo být posouzeno, zda navržené umístění trasy a kácení porostů dřevin bude mít významný vliv na biotopy v dotčeném území.

Chybějící informace požadujeme doplnit nejpozději v územním řízení.

D.1.8. Vlivy na krajinu

Podrobnost vyhodnocení v dokumentaci je nedostatečná. Realizací záměru vznikne nový prvek v území a dojde k negativnímu vlivu na přírodní charakteristiku krajinného rázu – doprovodnou vegetaci. Velikost a závažnost vlivu není vyhodnocena.. Alespoň stručně měl být komentován vztah záměru k přírodním, kulturním a historickým charakteristikám krajinného rázu (vzdálenost, pohledové expozice).

D.II. KOMPLEXNÍ CHARAKTERISTIKA VLIVŮ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ Z HLEDISKA JEJICH VELIKOSTI A VÝZNAMNOSTI A MOŽNOSTI PŘESHRANIČNÍCH VLIVŮ

Kapitola je v dokumentaci omezena pouze na 3 věty. Rozsah vlivů je zde pouze v první z nich kvalitativně popsán, bez číselných údajů. Druhá věta obsahuje konstatování, že dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu. Třetí věta vylučuje možnost přeshraničních vlivů, s čímž souhlasím. Významnost vlivů zde není vůbec vyhodnocena.

V případě tohoto konkrétního záměru lze ve shodě s dokumentací předpokládat dosah negativních vlivů na stovky m od komunikace, takže lze neobvyklou stručnost kapitoly akceptovat.

D.III. CHARAKTERISTIKA ENVIRONMENTÁLNÍCH RIZIK PŘI MOŽNÝCH HAVÁRIÍCH A NESTANDARDNÍCH STAVECH

Kapitola je zpracována stručně, její obsah lze akceptovat. S výčtem rizik souhlasíme.

D.IV. CHARAKTERISTIKA OPATŘENÍ K PREVENCI, VYLOUČENÍ, SNÍŽENÍ, POPŘÍPADĚ KOMPENZACI NEPŘÍZNIVÝCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Návrh opatření obsažený v dokumentaci považujeme ve většině oblastí za dostatečně zpracovaný..

Návrh na s. 58, aby vybourané materiály byly odváženy na příslušnou skládku je diskutabilní, doporučuji v dokumentaci pro územní řízení navrhnout maximální možné druhotné využití demoličních materiálů (separovaná demolice s co nejlepším roztříděním na využitelné složky – recykláty, energetické využití).

Autor posudku doporučuje návrh rozšířit o opatření uvedená v kapitole IV. posudku.

D.V. CHARAKTERISTIKA POUŽITÝCH METOD PROGNÓZOVÁNÍ A VÝCHOZÍCH PŘEDPOKLADŮ PŘI HODNOCENÍ VLIVŮ

Dokumentace obsahuje stručný popis metodiky odborných studií, který lze hodnotit jako postačující.

D.VI. CHARAKTERISTIKA NEDOSTATKŮ VE ZNALOSTECH A NEURČITOSTÍ, KTERÉ SE VYSKYTLY PŘI ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE

Kapitola vůbec neuvádí číselné vyjádření míry nejistoty provedených výpočtů. V případě hluku a vlivů na zdraví zde nejsou nejistoty popsány ani kvalitativně. Potřebné údaje byly dohledány v příložených studiích. Nejedná se proto o nedostatek s dopadem na objektivitu hodnocení vlivů záměru.

2.4 Hodnocení správnosti údajů částí E

Kapitola je zpracována kvalitně, porovnání variant mohlo být pro vyšší přehlednost provedeno tabulkovou formou. S argumenty v dokumentaci a výběrem modré varianty souhlasíme. Provedené dílčí hodnocení variant navržených OS „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích“ lze akceptovat. Na základě vyhodnocení v dokumentaci a vyjádření k ní je zřejmé, že by se varianty předložené OS vyznačovaly vyššími negativními vlivy na ŽP než doporučená modrá varianta vedení trasy.

2.5 Hodnocení správnosti údajů částí F

S obsahovou náplní i závěry vyslovenými v této kapitole dokumentace souhlasíme. Preferována je aktivní varianta záměru – modrá varianta vedení trasy obchvatu.

2.6 Hodnocení správnosti údajů částí G

Je zde uveden chybný údaj o záboru půdy (5,5 ha). V části *B.II.1 Půda* je uvedeno, že celkový zábor představuje 18,7539 ha v ZPF a 0,2696 ha v PUPFL. Jinak lze s rozsahem i uvedenými informacemi v zásadě souhlasit.

2.7 Hodnocení správnosti údajů částí H

Významně kriticky hodnotíme mapové přílohy, které jsou nečitelné. Mapy v části Hradčan a části Čebína jsou v jiném měřítku, není přiložena situace s přehledným zakreslením navržených tras ve vhodném (čitelném) měřítku. Jedná se o formální nedostatky, které ztěžují orientaci, nejsou však nepřekonatelnou překážkou pro objektivní vyhodnocení vlivů.

3. Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Výběr varianty záměru – vedení ve stopě modré varianty – je dostatečně odůvodněno a lze s ním souhlasit.

4. Hodnocení významných vlivů záměru na životní prostředí přesahující státní hranice

V souladu s dokumentací lze konstatovat, že záměr nebude mít přeshraniční vliv.

III. Posouzení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečišťování životního prostředí

Provedení navržené stavby odpovídá platným standardům pro silnice II. třídy. Pro posouzení záměru z hlediska vlivů na životní prostředí v období výstavby nejsou v dokumentaci dostatečné informace. S ohledem na standardní provedení stavby ale nelze excesy ve smyslu zvýšeného znečišťování ŽP předpokládat.

Vlivy v době provozu budou záviset zásadně na složení vozového parku a způsobu údržby komunikace. Budou obdobné jako v případě jiných obdobných staveb v ČR.

IV. Posouzení opatření navržených k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na životní prostředí

Opatření uvedená v kap. D.IV. dokumentace považují za přiměřená charakteru a rozsahu záměru a očekávaným vlivům na životní prostředí. Autoři posudku tato opatření ještě doplňují o následující:

Společná opatření pro část Čebín i část Hradčany:

- v dokumentaci pro územní řízení specifikovat přepravní trasy hlavních hmot (zemina, kamenivo, beton – kubatury a ložiska, resp. jiné zdroje surovin nejsou v této fázi přípravy známy) a odpovídající návrh opatření proti nadměrné zátěži hlukem a prachem v potenciálně problémových místech,
- v dokumentaci pro územní řízení specifikovat množství vznikajících odpadů a způsob nakládání s nimi, včetně materiálu z kácení porostů,
- pro územní řízení zpracovat inventarizaci zeleně dotčených břehových porostů a zhodnotit estetické a funkční hodnoty stromů podle doporučené metodiky AOPK ČR.
- v maximální možné míře zachovat břehové porosty jako součásti lokálních biokoridorů,
- u vodotečí překonávaných mostními objekty a jinak dotčených stavebními pracemi provést koryto přírodě blízkým způsobem a projednat detaily provedení relevantních úseků koryt s příslušným orgánem ochrany přírody,
- v případě budovaných mostních konstrukcí pod mosty při jedné stěně mostní konstrukce vybudovat alespoň 1 m širokou vyvýšeninu nad hladinou toku pro přechod menších druhů zvěře,
- v rámci demolic zajistit co nejdůslednější oddělení složek vhodných k recyklaci a k energetickému využití.

V. Vypořádání všech vyjádření obdržených k dokumentaci

K posuzované **dokumentaci** vlivů záměru na životní prostředí bylo příslušnému úřadu doručeno 7 vyjádření a stanovisek dotčených obcí, územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů, jejichž přehled tvoří následující tabulku.

č.	Autor vyjádření	Zn. (č.j.) vyjádření k dokumentaci	Ze dne
1.	ČIŽP, OI Brno	ČIŽP/47/IPP/1107983 002/11/BLV	3.6. 2011
2.	Městský úřad Kuřim, OŽP	MK/7488/11/OŽP	7.6. 2011
3.	Městský úřad Tišnov, OŽP	MUTI 12380/2011/OŽP/Ka	8.6. 2011
4.	OS „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích“, U luhu 23, Brno	-	11.6. 2011
5.	Jihomoravský kraj, Náměstek hejtmána JMK, Mgr. Ivo Novák	JMK 88607/2011	15.6. 2011
6.	Město Tišnov, odbor správy majetku a investic	12382/OSMI/11/Kr	15.6. 2011
7.	Krajská hygienická stanice JMK se sídlem v Brně	KHSJM 22383/2011/BM/HOK	20.6. 2011

Zpracovateli posudku byla výše uvedená vyjádření zaslána spolu s dokumentací.

Následující text shrnuje obsah doručených připomínek k dokumentaci. Komentář zpracovatele posudku je uveden v zarámovaném textu.

1. ČIŽP, OI Brno

Sděluje ve vztahu k realizaci záměru následující:

Z hlediska ochrany ovzduší obsahuje dokumentace chyby:

1) Hodnoty maximálních příspěvků imisních koncentrací PM₁₀ a NO_x z automobilové dopravy jsou ve skutečnosti v dotčeném zájmovém území (Jihomoravský kraj) o jeden desetinný řád vyšší než uvádí předložená dokumentace.

Dotčené zájmové území (Jihomoravský kraj) je široký pojem. V hot-spotech na rušných křižovatkách a v uličních kaňonech je možno očekávat řádově vyšší hodnoty příspěvků. O skutečných hodnotách maximálních příspěvků imisních koncentrací PM₁₀ a NO_x z automobilové dopravy nemá zpracovatel posudku a zřejmě ani zpracovatel dokumentace k dispozici relevantní údaje (výsledky měření). Těžiště hodnocení je proto nutno spatřovat v hodnocení relativní změny způsobené záměrem ve smyslu zlepšení či zhoršení stavu oproti současnosti. Na takto provedené hodnocení nemá uvedená nejistota vliv. Hodnocení v dokumentaci je proto pro rozhodnutí o přijatelnosti záměru z hlediska kvality ovzduší postačující.

2) Nelze souhlasit se závěry rozptylové studie na str. 16, že: „*Procentuální podíl maximálních vypočtených imisních příspěvků vzhledem k imisním limitům platným pro rok 2010 se pohybuje v řádu maximálně prvních procent, a to ve všech modelovaných případech.*“

Procentuální podíl byl zjištěn standardní metodou hodnocení – rozptylovou studií vypracovanou na základě referenční metodiky SYMOS'97 zakotvené v platné legislativě. Otázkou je správnost použitých vstupních údajů do modelu. Na základě připomínky si zpracovatel posudku vyžádal od zpracovatele rozptylové studie tato vstupní data a provedl jejich ověření pro vybrané polutanty a vybrané úseky navrženého liniového zdroje.

Ověření bylo provedeno pro podmínky:

- intenzitu dopravy 3 100 nákladních a 17 300 osobních voz./den,
- 30% osobních vozidel s dieselovým motorem,
- sklon vozovky 0%.

Kontrolovány byly 2 úseky liniového zdroje lišící se rychlostí vozidel:

	č. úseku	rychlost	emisní faktor (g/km)	hmot. tok – dokumentace (g/m/s)	hmot. tok – posudek, bez resuspenze (g/m/s)	hmot. tok – posudek, s resuspenzí (g/m/s)
NO ₂	1	90	0,0803	4,3E-06	4,3E-06	4,3E-06
	30	30	0,436	2,1E-05	2,0E-05	2,0E-05
PM ₁₀	1	90	0,057	3,5E-06	3,5E-06	1,7E-05
	30	30	0,1295	6,0E-06	5,9E-06	1,9E-05

Odchytky mezi hmotnostními toky (vstup do modelu) vypočtenými zpracovatelem rozptylové studie a zpracovatelem posudku jsou způsobeny pouze zaokrouhlováním a prakticky se shodují. V případě PM₁₀ nebyla v rozptylové studii u žádné varianty uvažována resuspenze prachu, která v případě uvedených úseků činí cca 79 %, resp cca 69 % celkového hmotnostního toku (vypočteno dle metodiky U.S. EPA, AP-42, Ch.13.2.1 Paved Roads, rev. 2011). To lze sice považovat za nedostatek, ale vzhledem k tomu, že posouzení záměru se opírá zejména o vzájemné porovnání jeho variant, nemá tato skutečnost na závěr hodnocení podstatný vliv.

Ve vstupech do modelu nebyly chyby zjištěny. Výsledky rozptylové studie jsou zcela srovnatelné s výsledky modelových výpočtů pro obdobné liniové stavby. Nebyly zjištěny žádné skutečnosti, které by naznačovaly podstatné chyby v předložené rozptylové studii.

Realita je vždy odlišná od výstupů matematického modelu, mimo jiné i s ohledem na známou tendenci modelu SYMOS'97 podhodnocovat průměrné roční charakteristiky. Rozptylová studie byla dle názoru zpracovatele posudku po provedení namátkové kontroly vypracována v souladu s platnou legislativou a relevantními metodikami.

Blíže bude možno vyjádřit se k nesouhlasu autora připomínky až poté, co případně předloží konkrétní (číselné) a ověřitelné argumenty.

3) Rovněž nelze souhlasit s tvrzením v závěru dokumentace na str. 52, že: „*Na základě uvedených hodnot je možné konstatovat, že v případě realizace obchvatu by mohlo nastat snížení (NO₂, benzen) až zvýšení (PM₁₀ a BaP) zátěže škodlivinami z dopravy oproti současnosti.*“

Obecná připomínka bez věcných argumentů, vypořádáno v rámci předchozí připomínky.

Z hlediska ochrany vod:

V rámci ochrany Brněnské přehrady a jejich přítoků požadujeme řešit odvodnění komunikací a parkovišť zásakem do terénu.

Z kapitoly D.1.4 dokumentace vyplývá, že vody z nové silnice budou v souladu s připomínkou svedeny na terén, parkoviště s kapacitou 28 stání a plochou cca 500 m² v km 5,680 je navrženo zaústit přes odlučovač ropných látek do toku Lubě, který následně ústí do Svratky napájející Brněnskou přehradu. Jedná se o množství srážek odpovídající průtoku ze střech cca 5 menších rodinných domů. Množství těchto vod nelze považovat s ohledem na kapacitu vodotečí za problematické. Vzhledem k množství těchto vod, navrženému záchytu ropných látek a ředění zbytkového (rozpuštěného) znečištění v toku Lubě a následně Svratky (odtok z parkoviště nastává přibližně současně se zvýšenými průtoky ve vodotečích) nepovažují zaústění vod z parkoviště ve vztahu k Brněnské přehradě za problematické ani z kvalitativního hlediska (lze předpokládat pouze neměřitelně malé ovlivnění kvality povrchových vod). Podmínkou je správná funkce a údržba lapolu.

Z hlediska ochrany přírody:

Z dokumentace není zřejmé, zda se předpokládá kácení dřevin mimo les s větším obvodem než 80 cm ve výšce 1,3 m od země. Pokud se předpokládá kácení těchto dřevin, je třeba požádat příslušný orgán životního prostředí o povolení ke kácení.

Dále požaduje, aby v případě budovaných mostních konstrukcí byla pod mosty při jedné stěně mostní konstrukce vybudována alespoň 1 m široká vyvýšenina nad hladinu toku pro přechod menších druhů zvěře suchou nohou pod mostní konstrukcí.

S požadavkem souhlasíme.

2. Městský úřad Kuřim, OŽP

Předkládá své vyjádření, které obsahuje upozornění:

- 1) Stavby zařízení nebo činnosti, které mohou ovlivnit vodní poměry, uvedené v §17 vodního zákona, vyžadují vydání souhlasu příslušným vodoprávním úřadem. Vodní díla ve smyslu §55 vodního zákona bude povolovat příslušný vodoprávní úřad.
- 2) Odpady vzniklé při realizaci budou využity nebo odstraněny v souladu se z. 185/2001 Sb., o odpadech a v souladu s Plánem odpadového hospodářství Jihomoravského kraje. Dále upozorňuje na povinnost zajistit přednostní využití odpadů před jejich odstraněním.
- 3) Předloženým záměrem jsou dotčeny zájmy chráněné orgánem vykonávajícím státní správu v oblasti ochrany ovzduší dle zák. č. 86/2002 Sb. Podmínky ukončeného procesu EIA budou závazné.
- 4) Musí být splněna podmínka – vydán souhlas s odnětím zemědělské půdy ze ZPF dle §9 zák. č. 334/1992 Sb.
- 5) Jelikož se stavba nachází v ochranném pásmu lesa (do 50 m od hranice lesa), musí být vydán souhlas se stavbou v ochranném pásmu lesa, dále je nutné zažádat o vynětí pozemků z PUPFL.

6) Vzhledem k plánovanému zasažení dřevin rostoucích mimo les, musí být vydán souhlas ke kácení dle §8 zák. č. 114/1992 Sb. V případě, že budou dotčeny VKP, je třeba souhlas dle §4 téhož zákona. Protože se jedná o liniovou stavbu v krajině, dá se předpokládat, že bude negativně ovlivněn krajinný ráz – musí být zažádáno o závazné stanovisko dotčeného orgánu ochrany přírody.

Jedná se o požadavky platné legislativy, souhlasíme.

3. Městský úřad Tišnov, OŽP

MěÚ nemá k oznámení záměru zásadních připomínek. Dále upozorňuje na nezbytné povolení orgánu ochrany přírody v případě zásahu do porostu dřevin rostoucích mimo les a zásahu do břehového porostu vodního toku.

Připomínka je v souladu s názorem zpracovatele posudku.

4. OS „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích“

Občanské sdružení podává velice obsáhlé nesouhlasné vyjádření a požaduje řádné posouzení variant záměru.

Rozděluje své připomínky do části A, B (opakované připomínky, které byly uvedeny při oznámení k jednotlivým částem záměru) a k celku silnice II/385 část C (předložená dokumentace).

Část A – Silnice II/385 Obchvat Hradčany

Část B – Silnice II/385 Obchvat Čebín

V jednotlivých bodech obou částí záměru OS uvádí své připomínky ke zvolené variantě (jelikož jsou obsahově shodné s částí C, budou okomentovány níže) a předkládá svou variantu řešení záměru.

Část C – Silnice II/385 Obchvat Čebín a Hradčany

C.1 Kapitola III.1 „Emise do ovzduší“ dokumentu je bez vztahu k předmětnému záměru. Znečištění ovzduší je v daném případě způsobeno posuzovanou komunikací, která je vedena těsně okolo obytných budov.

Patrně je myšlena kapitola B.III.1. S výhradou k obecnosti kapitoly a chybějícímu vyčíslení stávajících a očekávaných emisí z komunikací souhlasíme. Komentováno v kapitole 2.1 posudku.

C.2 Není nijak identifikováno, zda se v dané trase a jejím okolí nalézají budovy zasluhující zvláštní ochranu, např. mateřské školky, apod.

Uvedená informace by při využití některých metodik mohla mít vliv na hodnocení vlivů na zdraví obyvatel. Metodika posouzení vlivů na zdraví na základě poměrného nárůstu průměrných ročních imisních koncentrací na počet obyvatel, která byla zvolena autorizovanou osobou (MUDr. Ivan Tomášek, Zdravotní ústav se sídlem v Ostravě) je standardní a tuto informaci nevyžaduje. Její absence proto není na závadu hodnocení.

C.3 Kapitola III.2 „Odpadní vody“ je bez vztahu k předmětnému záměru komunikace.

S připomínkou nelze souhlasit, kapitola je sice stručná, ale obsahuje potřebné informace.

C.4 Pro odlučovač uvedený v kap. III.2 je naprosto neseznatelné, jaké odpadní vody zde budou řešeny.

S připomínkou nelze souhlasit, je zřejmé, že se bude jednat o srážkové vody z parkoviště.

C.5 Schází jakákoliv kvantifikace odpadů jak pro dobu výstavby, tak i pro dobu provozu.

Kvantifikace odpadů je v této fázi přípravy záměru obtížně proveditelná. Obdobně jako v jiných případech výstavby liniových staveb lze akceptovat, že bude specifikována v územním řízení. Výčet předpokládaných druhů odpadů je v dokumentaci uveden. S ohledem na obvyklé očekávané druhy odpadů lze očekávat obvyklé způsoby nakládání s nimi, které budou podléhat standardním požadavkům platné legislativy v oblasti odpadového hospodářství. Nejedná se proto o informaci, která by mohla významně ovlivnit celkové hodnocení vlivů záměru.

C.6 Na str. 26 jsou uvedeny demolice (obytná stavba). Nelze navrhovat demolice bez hledání variant, ve kterých nejsou nutné (viz předložená varianta od OS).

Navržená demolice se týká jediné obytné budovy. V kontextu rozsahu celé stavby a jejich pozitivních vlivů je navržený rozsah demolic plně akceptovatelný.

C.7 Rozsáhlé kácení stromů není nijak odůvodněno a nebyla ani hledána varianta, kde by ke kácení několika set stromů nemuselo dojít.

Téměř v celé své délce se navržená trasa cíleně vyhýbá lesním porostům. Trvalý zábor PUPFL činí pouze 2696 m², převážně v k.ú. Hradčany. Navržené kácení považujeme vzhledem k rozsahu stavby za akceptovatelné.

C.8 Hluk při stavbě není nijak kvantifikován a nejsou ani uvedena žádná opatření k jeho minimalizaci a k zachování limitů.

Hluk ze stavební činnosti při výstavbě liniových staveb je obtížně definovatelný, krátkodobý a silně proměnlivý v čase i z hlediska momentálního rozmístění zdrojů hluku podél navržené trasy. Vzhledem ke standardnímu provedení stavby je možno počítat se standardními stavebními postupy, včetně emisí hluku. Za významnou nejistotu lze považovat pouze hlukovou situaci podél přepravní trasy hlavních objemů stavebních hmot (zemina, kamenivo, beton, živičná směs), která může být lokálně dlouhodobější. Doporučuji proto specifikovat jejich vedení v dokumentaci pro územní řízení, včetně intenzity dopravy, doby trvání této zátěže a průkazu dodržení hygienických limitů v potenciálně problémových místech.

C.9 Pro hluk při provozu se dokument odvolává na nesprávné nařízení vlády, které je již řadu let neplatné.

Relevantní připomínka, na str. 27 dokumentace má být místo Nařízení vlády č. 88/2004 Sb. uvedeno Nařízení vlády č.148/2006 Sb. Jedná se o formální nedostatek dokumentace bez dopadu na výsledek posouzení vlivů.

C.10 Pro hluk při provozu se dokument odvolává na hlukovou studii, která nebyla zveřejněna, a proto nelze říct, jaká hluková situace by měla při provozu nastat.

Předmětná hluková studie je součástí přílohové části dokumentace. V seznamu příloh (část H. dokumentace) na str. 70 bohužel není uvedena, což komplikuje orientaci v dokumentu. Jedná se o formální nedostatek. Z věcného hlediska hluková studie obsahuje všechny informace potřebné pro vyhodnocení vlivů v rámci EIA.

C.11 Podle ZoPV se posuzování musí odvíjet od kapacity záměru, která není definována a tedy posouzení je chybné.

Kapacita (rozsah) záměru je jasně definována v kapitole B.I.6 dokumentace, předpokládané intenzity dopravy na obchvatu - str. 22.

C.12 Kapacita záměru se musí stát vstupním parametrem pro hlukovou a rozptylovou studii, což se nestalo.

Kapacita záměru byla vstupním podkladem pro rozptylovou a hlukovou studii, což si je možno ověřit v těchto dokumentech. Obě studie jsou zpracovány v souladu s platnou legislativou a doporučenými metodikami, včetně způsobu použití vstupních parametrů.

C.13 Formulace o tom, že výsledkem je požadavek na protihlukové stěny jen dokládá, že s limity hlučnosti je zde problém. Schází ale jakýkoli popis o očekávaném překročení limitů hlučnosti za situace bez protihlukových stěn a k jakému stavu dojde po instalaci protihlukových stěn.

Hypotetická situace bez protihlukových stěn je hodnocena v dokumentaci a v hlukové studii dostatečným způsobem, tj. včetně kvantifikace.

C.14 Mělo být posouzeno, zda nově navrhovanou komunikaci nelze vést v zářezu.

Posouzení vedení v zářezu dle názoru zpracovatele posudku není účelné, neboť navržené řešení nepředstavuje nadměrnou zátěž životního prostředí a vlivy záměru jsou celkově akceptovatelné.

C.15 Není posouzen vliv na krajinný ráz.

Posouzení vlivů na krajinu provedené v dokumentaci považují za příliš stručné. Omezuje se na krátké tvrzení v kapitole D.I.8 bez věcných argumentů. Není jednoznačně vyhodnoceno,

zda dojde ke střetu s přírodními, kulturními a historickými charakteristikami v dotčeném území. Stavba komunikace nebude vytvářet nové objemné či vysoké pohledově výrazné prvky v krajině, mostní objekty budou s ohledem na velikost překonávaných vodotečí krátké a nízké. Nevzniknou nové terénní zářezy. Vzhledem k umístění záměru do rovinnaté, zemědělsky využívané krajiny bez výrazných dominant a s ohledem na přírodní poměry, včetně přehledu kulturních památek, které jsou vyhodnoceny v části C. dokumentace, lze neobvyklou stručnost kapitoly týkající se vlivu na krajinu akceptovat.

C.16 Zpracované posouzení vlivu na zdraví nebylo zveřejněno.

Posouzení vlivů na zdraví je součástí příloh dokumentace. Po formální i věcné stránce přiložené posouzení vyhovuje a pro objektivní vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo plně postačuje.

C.17 Jméno zpracovatele posouzení vlivů na veřejné zdraví není uvedeno ani na str. 69.

Ve výtisku dokumentace, který má zpracovatel posudku k dispozici, je zpracovatel posouzení vlivů na zdraví na str. 69 uveden.

C.18 Nebyla zveřejněna zpracovaná rozptylová studie.

Rozptylová studie je součástí příloh dokumentace. Po formální i věcné stránce přiložená studie vyhovuje a pro objektivní vyhodnocení vlivů na ovzduší a na obyvatelstvo plně postačuje.

C.19 Ze str. 53 je zjevné, že varianta navrhovaná OS, která má dle OS nejmenší dopad na veřejné zdraví (hluk, prašnost, atd.), protože probíhá okolo průmyslových objektů a ne okolo obytných budov, byla ignorována.

Na str. 53 jsou hodnoceny vlivy na ovzduší a klima a jsou zde interpretovány závěry rozptylové studie. Pravděpodobně se jedná o chybu v odkazu. Navrhované varianty a odůvodnění jejich výběru tvoří část E. dokumentace (str. 61). S výběrem modré varianty a jeho odůvodněním souhlasíme (vyznačuje se menšími dopady na ŽP než varianty navržené OS).

C.20 Varianty záměru musí být uvedeny na začátku dokumentace EIA (ne na konci) a posouzení musí být provedeno pro každou variantu zvlášť a musí být porovnány, což se nestalo.

Dokumentace respektuje strukturu stanovenou platnou legislativou. Porovnání, byť velmi stručné, je součástí příslušné kapitoly E. Z textu na str. 62 jsou zřejmé výhody modré varianty oproti variantě červené. Porovnání mohlo být pro větší přehlednost provedeno podrobněji a také např. tabulkovou formou. Kapitola sice s menší přehledností, ale v kontextu dalších informací v ostatních kapitolách dokumentace, zejména části C., dostatečně odůvodňuje výběr modré varianty. Snížená přehlednost textu není dle názoru zpracovatele posudku na překážku objektivnímu hodnocení vlivů.

C.21 OS nesouhlasí s argumenty, na jejichž základě byla navržená varianta odmítnuta.

Zpracovatel posudku s argumenty uvedenými v dokumentaci souhlasí.

C.22 Žádná trasa R43 není právoplatně schválena, takže nelze argumentovat nějakým fiktivním konfliktem. R43 v územních plánech Malhostovic a Drásova byla před několika týdny zrušena rozsudkem Nejvyššího správního soudu.

Hypotetické vedení silnice R43 není z hlediska posouzení vlivů stavby navržené v dokumentaci relevantní. Z textu kapitoly E. je zřejmé, že varianta navržená OS „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích“ (dále jen OS), by měla vyšší negativní vlivy na ŽP než navržená modrá varianta, a to při vyšší investiční náročnosti. Z tohoto důvodu souhlasíme s názorem zpracovatele dokumentace, že varianty navržené OS jsou méně vhodné než modrá varianta předložená oznamovatelem.

C.23 Posuzování EIA pro některou z variant nelze odmítat z ekonomických důvodů. Tvrzení zpracovatele o „nejdelší trase“ na str. 64 je zmatečné zejména proto, že porovnával trasy, které nemají stejný počátek a konec.

Trasa navrhovaná OS je v dokumentaci správně odmítnuta nejen z ekonomických důvodů, ale zejména s ohledem na vyšší dopady na VKP, přírodní památky a zdraví obyvatel.

C.24 Tvrzení zpracovatele dokumentace o nenapojení trasy na navrhovanou trasu obchvatu Čebína vedenou okolo průmyslové zóny Drásova je nepravdivé.

Viz připomínka C.23.

C.25 Navrhovaná trasa od OS se zcela vyhýbá Čebínu, takže žádné PHS nejsou nutné.

Viz připomínka C.23.

C.26 Navrhovaná trasa od OS vede výhodně z hlediska Hradčan, není nutná žádná demolice obytných budov. Je také výhodnější z hlediska hlučnosti.

Viz připomínka C.23.

C.27 Obsluha průmyslové zóny v Drásově je velmi výhodná i z hlediska omezení nákladní dopravy na spojovací komunikaci z Čebína do Drásova, kde je v současné době nadlimitní zatížení obytné zástavby.

Viz připomínka C.23.

C.28 Navrhovaná trasa od OS může být mezi Drásovem a Čebínem vedena v terénním zářezu.

Viz připomínka C.23.

C.29 Posouzení v dokumentaci je nedostatečné, např. v kapitole „Závěr“, schází multikriteriální posouzení variant.

Multikriteriální posouzení variant je jednou z možných způsobů hodnocení. Zpracovatel dokumentace se rozhodl této možnosti nevyužít, což lze akceptovat, neboť závěr hodnocení, způsob a odůvodnění výběru varianty v dokumentaci jsou dostatečně srozumitelné a průkazné.

C.30 Shrnutí netechnického rázu má stejné nedostatky jako celá dokumentace EIA.

Pokud má shrnutí netechnického charakteru údajně stejné nedostatky jako celá dokumentace EIA, komentář zpracovatele posudku k těmto údajným nedostatkům je připojen k předchozím připomínkám vzneseným ze strany OS.

C.31 Zveřejněná dokumentace je neúplná i tím, že místo avizované přílohy 6, obsahuje na poslední straně pouze nadpis a nic víc.

V tištěné verzi, kterou má k dispozici zpracovatel posudku, je schéma záboru pozemků přiloženo v souladu se seznamem příloh.

Doporučuji zástupcům OS při posuzování dalších záměrů v budoucnu pozorněji číst zpracované dokumenty, a tím přispět k racionálnějšímu průběhu celého procesu posuzování.

5. Jihomoravský kraj, náměstek hejtmána JMK, Mgr. Ivo Novák

S dokumentací byly seznámeny dotčené odbory krajského úřadu a členové Komise ŽP Rady JMK a Výboru pro ŽP Zastupitelstva JMK.

Odbor dopravy se vyjádřil k variantám trasy obchvatu, které navrhuje občanské sdružení s tím, že jej nedoporučuje. Obchvat by byl o půl kilometru delší, 3x by překonával železniční trať, dostal by se do kontaktu minimálně s jednou přírodní památkou, vyžadoval by větší objem přesunu zemin, uzavřel by Čebín mezi dva dopravní koridory a na rozdíl od aktivní varianty uvedené v dokumentaci není nezávislý na konečném řešení trasy R 43.

Jihomoravský kraj posoudil předloženou dokumentaci bez připomínek.

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

6. Město Tišnov, odbor správy majetku a investic

Město Tišnov souhlasí s dokumentací záměru za podmínky splnění následujících požadavků.

- Stavba bude provedena dle předložené dokumentace.
- Investor stavby zpracuje inventarizaci zeleně břehového porostu, zhodnocení estetické a funkční hodnoty stromů podle doporučené metodiky AOPK ČR.

- Investor bude městu Tišnov kompenzovat ekologickou újmu dle zákona č. 114/1992 Sb.
- Břehový porost musí být zachován v co nejvyšší možné míře jako součást lokálního biokoridoru.
- Město si vyhrazuje právo konzultovat a připomínkovat předloženou projektovou dokumentaci, aby nové koryto SO 12 bylo provedeno přírodě blízkým způsobem.

Doporučujeme uvedené požadavky akceptovat.

7. Krajská hygienická stanice JMK se sídlem v Brně

Krajská hygienická stanice JMK dokumentaci záměru bere na vědomí a neuplatňuje připomínky.

Ze strany zpracovatele posudku bez připomínek.

VI. Celkové posouzení akceptovatelnosti záměru z hlediska vlivů na životní prostředí

Po prostudování dokumentace a jejich odborných příloh, doručených vyjádření dotčených samosprávných celků, dotčených správních úřadů a místních obyvatel, konzultací s příslušnými odborníky a terénním šetření, lze vlivy záměru na životní prostředí souhrnně charakterizovat takto:

Vlivy na obyvatelstvo

Z dokumentace je zřejmé, že realizace obchvatu bude oproti nulové variantě znamenat snížení zdravotní zátěže v případě všech relevantních znečišťujících látek s výjimkou benzo(a)pyrenu. V případě benzo(a)pyrenu dojde vlivem záměru z důvodu vyšších emisních faktorů při rychlejší jízdě po obchvatu ke zvýšení maxima imisního příspěvku. Toto zvýšení bude činit maximálně cca 56 %. Přesto zůstane absolutní velikost zátěže benzo(a)pyrenem z dopravy v zájmové oblasti i po realizaci záměru velmi nízká (pouze setiny % imisního limitu, který je stanoven pro ochranu zdraví lidí).

Vliv hluku na obyvatelstvo bude při realizaci protihlukových opatření navržených v dokumentaci oproti zátěži podél stávající komunikace nižší a celkově akceptovatelný (hygienické limity budou splněny). Z hlediska hluku lze jednoznačně doporučit variantu s obchvatem.

Ve shodě s přiloženým posouzením vlivů na zdraví se domnívám, že stavba bude mít příznivý vliv na socioekonomické podmínky v zájmové oblasti.

I při zohlednění případných nejistot hodnocení lze vyloučit jakýkoliv měřitelný negativní vliv obchvatu na zdraví obyvatel. Souhrnně lze z hlediska vlivu na obyvatelstvo záměr považovat za akceptovatelný.

Vlivy na kvalitu ovzduší

Vlivem realizace záměru (na základě porovnání situace v roce 2030 bez a s realizací obchvatu) dojde u všech hodnocených látek s výjimkou benzo(a)pyrenu ke snížení imisních příspěvků z posuzovaných komunikací. U benzo(a)pyrenu se imisní příspěvky z dopravy zvýší, ale stále zůstanou velmi nízké, prakticky bez vlivu na celkovou imisní situaci v zájmové oblasti (průměrný roční příspěvek v setinách % limitu). V místě obytné zástavby

dojde oproti nulové variantě celkově ke zlepšení kvality ovzduší. Ve shodě s dokumentací lze navržený obchvat považovat z hlediska kvality ovzduší souhrnně za akceptovatelný.

Vlivy na hlukovou situaci

V současnosti je hluková situace podél hodnocené komunikace nevyhovující. Po realizaci obchvatu spolu s navrženými protihlukovými opatřeními budou hlukové limity plněny. Vliv na hlukovou situaci bude v případě realizace záměru jednoznačně pozitivní.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

S ohledem na navrženou likvidaci srážkových vod z povrchu vozovky vsakem do horninového prostředí a likvidaci srážkových vod z parkoviště (pouze 500 m²) přečištěním v odlučovači ropných látek a následným zaústěním do vodoteče lze očekávat velmi malý a prakticky zanedbatelný vliv na povrchové vody. Podzemní vody nebudou negativně ovlivněny. Vliv na vody bude celkově akceptovatelný.

Vlivy na půdu

Zábor půdy o výměře 18,7539 ha ZPF a 0,2696 ha PUPFL je adekvátní rozsahu navržené stavby a považují je za akceptovatelný.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Dokumentace se vyznačuje absencí údajů o flóře (s výjimkou dřevin) a fauně v zájmovém území a o vlivech stavby na biotopy. Navržená trasa prochází polní bezlesou krajinou, kde lze očekávat relativně nízkou biodiverzitu. Dle dokumentace není v kolizi s žádnými nadregionálními ani regionálními biokoridory. Lokální ÚSES je dle dokumentace reprezentován lesními a lesostepními společenstvy. Ty nebudou dle informací v dokumentaci narušeny. Na základě těchto skutečností a při důsledném uplatnění opatření navržených ke zmírnění negativních vlivů (dostatek migračních prostupů pod komunikací v místě křížení s vodotečemi) významný negativní vliv stavby na faunu neočekáváme. Protože se stavba vyhýbá všem VKP a prvkům ÚSES, lze pravděpodobně vyloučit také negativní vliv na biotopy. V žádné z připomínek v dokumentaci, včetně orgánů státní správy s působností na úseku ochrany přírody a krajiny, nezazněly obavy z dotčení chráněných či ohrožených druhů flóry, fauny ani ekosystémů. Při zohlednění výše uvedených skutečností lze očekávat akceptovatelný vliv záměru na živé složky přírody.

Vlivy záměru na **ostatní složky životního prostředí** považujeme za nevýznamné.

Dokumentace byla posouzena dle požadavků paragrafu 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v rozsahu Přílohy č. 5 tohoto zákona a po zvážení všech výše uvedených skutečností, rizik a přínosů doporučuji

Záměr

Silnice II/385 Obchvat Čebín a Hradčany

k realizaci za předpokladu přijetí navržených opatření.

Nedostatky některých částí dokumentace (absence vyhodnocení vlivu na chráněné a ohrožené druhy rostlin, faunu, resp. fragmentaci krajiny, vlivu na biotopy, chybějící vyhodnocení vlivu na přírodní, kulturní a historické charakteristiky krajiny) nepovažujeme v případě posuzované stavby za zásadní.

VII. Návrh stanoviska

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

Č.j.:

SpZn:

Vyřizuje/linka

V Brně dne:

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

vydané Krajským úřadem Jihomoravského kraje jako věcně a místně příslušným správním úřadem ve smyslu ustanovení §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) podle ustanovení § 10 tohoto zákona:

I. Identifikační údaje

I.1. Název záměru: Silnice II/385 Obchvat Čebín a Hradčany

I.2. Kapacita záměru

Jedná se o novostavbu přeložky silnice II. třídy kategorie S9,5/80 o celkové délce 3,9 + 1,68 km (5,58 km).

Šířka navržené silnice bude následující:

<u>Příčné uspořádání</u>		
jízdní pruhy	2x3,50m	= 7,0m
vodící proužky	2x0,25m	= 0,5m
<u>nezpevněná krajnice</u>	<u>2x0,50m</u>	<u>= 1,0m</u>
volná šířka		= 8,5m

a) Obchvat Čebín

Délka stavby je 3,9 km (ZÚ v km 0,380, KÚ v km 4,280), komunikace je navržena v kategorii S 9,5/80.

Křižovatky budou řešeny jako úroňová křížení v km 0,428 (okružní). V km 1,880 křížení se silnicí III. třídy na Chudčice a v km 4,2 křížení se silnicí III. třídy na Sentice. Nejmenší dovolená vzdálenost křižovatek na silnici II. třídy 1,5 km je dodržena.

Součástí záměru budou **mostní objekty**:

SO 202	Most přes Sentický potok v km 2,370
SO 203	Most na MK přes sil. II/385
SO 204	Most přes Čebínský potok v km 3,569
SO 207	Most přes polní cestu v km 1,140

Vodoteče, do kterých bude zaústěna voda jsou tyto:

- bezejmenná vodoteč v km 0,680
 - Sentický potok
 - Čebínský potok
- hlavní odvodňovací zařízení HOZ Drásov

Při realizaci této části záměru dojde k demolici dřevěného objektu bažantnice na kraji lesa v km 1,4 vlevo.

Dále budou rekultivovány manipulační a skládkové plochy u mostních objektů, opuštěné plochy stávající silnice II. třídy a také provedena výsadba dřevin.

b) Obchvat Hradčany

Délka stavby je 1,68 km (ZÚ v km 4,220 KÚ v km 5,900), komunikace je navržena v kategorii S 9,5/80.

Vybudovány budou tyto nové **křižovatky**:

SO 115 Přeložka sil. III/38 525 na Drásov

Stávající komunikace křižící obchvatovou komunikaci bude mimoúrovňově přeložena pomocí mostního SO 205. Přeložka je navržena v kategorii S 6,5/50.

SO 116 Přeložka sil. III/38 522 na Březinu

Do km 5,675 hlavní trasy bude v prodloužení přeložena stávající komunikace. Přeložka je navržena v kategorii S 6,5/50 jako průsečná křižovatka se sil. II/385.

SO 117 Propojení stávajících sil. III/38 526 a II/385

Stávající komunikace II/385 za obcí Hradčany bude rampovitě přeložena do nové trasy. směrem na Veverskou Bítýšku. Přeložka je navržena v kategorii S 6,5/50.

V prostoru mezi stávající a přeloženou komunikací budou vybudována nová parkovací místa pro OA (24 ks).

Součástí záměru budou **mostní objekty**:

201	Rekonstrukce mostu přes trať ČD ev.č. 385-009
205	Most na sil. III/385 25 přes sil. II/385
206	Most přes řeku Lubě
210	Pilotová stěna km 5,250 – 5,510 vlevo
211	Gabionová zeď km 5,830 – 5,890 vpravo

Při realizaci této části záměru dojde k demolici obytného objektu a výstavbě náhradního rodinného domu.

Dále budou rekultivovány manipulační a skládkové plochy u mostních objektů, opuštěné plochy stávající silnice II. třídy a také provedena výsadba dřevin.

V souvislosti s navrženým novým parkovištěm bude instalován odlučovač ropných látek.

I.3. Umístění záměru:

Kraj: Jihomoravský
ORP: Kuřim, Tišnov
Obec: Čebín, Hradčany, Sentice
Katastrální území: Čebín, Hradčany, Sentice, Tišnov

I.4. Obchodní firma oznamovatele:

Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o.

I.5. IČ oznamovatele:

709 32 581

I.6. Sídlo oznamovatele:

Žerotínovo nám. 3/5
601 82 Brno

II. Průběh posuzování

II.1. Oznámení

V červenci 2010 byla podána na JMKÚ oznámení záměru, která byla zpracována dle přílohy č. 3 zákona č.100/2001 Sb. pro záměry:

„Silnice II/385 Obchvat Čebín“ (kód JHM843)

„Silnice II/385 Obchvat Hradčany“ (kód JHM848)

Zpracovatel: Ing. Dalibor Vostal
(osvědčení odb. způsobilosti MŽP ČR č.j. 2167/326/OPV/93)

Kounicova 31, 602 00 Brno

Závěr zjišťovacího řízení : 28.7. 2010 (JHM843), 30.8. 2010 (JHM848)

II.2. Dokumentace

Následně od podání dokumentace byly oba záměry spojeny a vedeny pod společným názvem „Silnice II/385 Obchvat Čebín a Hradčany“ (kódJHM843).

Zpracovatel: Ing. Dalibor Vostal
(osvědčení odb. způsobilosti MŽP ČR č.j. 2167/326/OPV/93)

Kounicova 31, 602 00 Brno

Datum předložení: květen 2011

II.3. Posudek

Zpracovatel: Ing. Vladimír Rimmel
(osvědčení odb. způsobilosti MŽP ČR č.j. 3108/479/opv/93, 3.6.1993
prodlouženo rozhodnutím MŽP ČR č.j. 2586/ENV/11 z 23.2. 2011)

Regionální centrum EIA s.r.o.
Chelčického 4, 702 00 Ostrava

Datum předložení: bude doplněno

II.4. Veřejné projednání:

bude doplněno

II.5. Celkové zhodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

Dokumentace

Datum předložení dokumentace: duben 2011

Datum zveřejnění na internetu: 23.5. 2011

K posuzované dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí bylo příslušnému úřadu doručeno 7 vyjádření a stanovisek dotčených obcí, územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů.

K dokumentaci se vyjádřili:

- ČIŽP, OI Brno
- Městský úřad Kuřim, OŽP
- Městský úřad Tišnov, OŽP
- Občanské sdružení „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích“, U luhu 23, Brno
- Jihomoravský kraj
- Město Tišnov, odbor správy majetku a investic
- Krajská hygienická stanice JMK se sídlem v Brně

Posudek

Datum předložení posudku: bude doplněno

Závěry zpracovatele posudku:

„Dokumentace byla posouzena dle požadavků paragrafu 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí v rozsahu Přílohy č. 5 tohoto zákona a po zvážení všech uvedených skutečností, rizik a přínosů je záměr

„Silnice II/385 Obchvat Čebín a Hradčany“

doporučen k realizaci za předpokladu přijetí navržených opatření.

II.6. Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zohledněna

č.	Autor vyjádření	Zn. (č.j.) vyjádření k dokumentaci	Ze dne
1.	ČIŽP, OI Brno	ČIŽP/47/IPP/1107983 002/11/BLV	3.6. 2011
2.	Městský úřad Kuřim, OŽP	MK/7488/11/OŽP	7.6. 2011
3.	Městský úřad Tišnov, OŽP	MUTI 12380/2011/OŽP/Ka	8.6. 2011
4.	OS „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích“, U luhu 23, Brno	-	11.6. 2011
5.	Jihomoravský kraj, Náměstek hejmana JMK, Mgr. Ivo Novák	JMK 88607/2011	15.6. 2011
6.	Město Tišnov, odbor správy majetku a investic	12382/OSMI/11/Kr	15.6. 2011
7.	Krajská hygienická stanice JMK se sídlem v Brně	KHSJM 22383/2011/BM/HOK	20.6. 2011

III. Hodnocení záměru

III.1. Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí z hlediska jejich velikosti a významnosti

Vlivy záměru na životní prostředí lze souhrnně charakterizovat takto:

Vlivy na obyvatelstvo

Realizace obchvatu bude oproti nulové variantě znamenat snížení zdravotní zátěže v případě všech relevantních znečišťujících látek s výjimkou benzo(a)pyrenu. V případě benzo(a)pyrenu dojde vlivem záměru ke zvýšení maxima imisního příspěvku. Přesto zůstane absolutní velikost zátěže benzo(a)pyrenem z posuzovaných komunikací v zájmové oblasti i po realizaci záměru velmi nízká (pouze setiny % imisního limitu, který je stanoven pro ochranu zdraví lidí).

Vliv hluku na obyvatelstvo bude při realizaci protihlukových opatření navržených v dokumentaci oproti zátěži podél stávající komunikace nižší a celkově akceptovatelný (hygienické limity budou splněny). Z hlediska hluku lze jednoznačně doporučit variantu s obchvatem.

Stavba bude mít příznivý vliv na socioekonomické podmínky v zájmové oblasti.

Měřitelný negativní vliv obchvatu na zdraví obyvatel lze vyloučit. Souhrnně lze z hlediska vlivu na obyvatelstvo záměr považovat za akceptovatelný.

Vlivy na kvalitu ovzduší

Vlivem realizace záměru (na základě porovnání situace v roce 2030 bez a s realizací obchvatu) dojde u všech hodnocených látek s výjimkou benzo(a)pyrenu ke snížení imisních příspěvků z posuzovaných komunikací. U benzo(a)pyrenu se imisní příspěvky z dopravy zvýší, ale stále zůstanou nízké, prakticky bez vlivu na celkovou imisní situaci v zájmové oblasti (průměrný roční příspěvek v setinách % limitu). V místě obytné zástavby dojde oproti nulové variantě celkově ke zlepšení kvality ovzduší. Navržený obchvat lze považovat z hlediska kvality ovzduší za akceptovatelný.

Vlivy na hlukovou situaci

V současnosti je hluková situace podél hodnocené komunikace nevyhovující. Po realizaci obchvatu spolu s navrženými protihlukovými opatřeními budou hlukové limity plněny. Vliv na hlukovou situaci bude v případě realizace záměru pozitivní, a tudíž akceptovatelný.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

S ohledem na navrženou likvidaci srážkových vod z povrchu vozovky vsakem do horninového prostředí a likvidaci srážkových vod z parkoviště (pouze 500 m²) přečištěním v odlučovači ropných látek a následným zaústěním do vodoteče lze očekávat velmi malý a prakticky zanedbatelný vliv na povrchové vody. Podzemní vody nebudou negativně ovlivněny. Podzemní voda nebude realizací obchvatu negativně ovlivněna. Vliv na vody bude celkově akceptovatelný.

Vlivy na půdu

Zábor půdy o výměře 18,7539 ha ZPF a 0,2696 ha PUPFL je vzhledem k rozsahu navržené stavby akceptovatelný.

Vlivy na faunu, flóru a ekosystémy

Navržená trasa prochází polní bezlesou krajinou, kde lze očekávat relativně nízkou biodiverzitu. Nemá v kolizi s žádnými nadregionálními ani regionálními biokoridory, vyhýbá se všem VKP a prvkům ÚSES. Lokální ÚSES je reprezentován lesními a lesostepními společenstvy, která nebudou narušena. Při důsledném uplatnění opatření navržených ke zmírnění negativních vlivů proto nebudou negativní vlivy stavby na faunu a biotopy významné. Vliv záměru na živé složky přírody bude celkově akceptovatelný.

Vlivy záměru na **ostatní složky životního prostředí** budou nevýznamné.

III.3. Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí včetně povinností a podmínek pro sledování a rozbor vlivů na životní prostředí

Návrh opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí uvedený v dokumentaci navrhuje autor posudku rozšířit o opatření uvedená v části IV. posudku.

III.4. Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

V rámci dokumentace byla hodnocena nulová (současný stav dopravní infrastruktury) a tzv. červená a modrá varianta vedení trasy obchvatu. Dokumentace se zabývá také posouzením varianty navržené OS „Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích“, a to v podrobnosti, kterou umožňuje stav rozpracovanosti těchto variant.

Na základě komplexního posouzení vlivů na ŽP bylo jako nejvhodnější řešení zvoleno vedení obchvatu ve stopě modré varianty.

III.5. Vypořádání vyjádření k dokumentaci (oznámení) a k posudku

III.5.1. Vypořádání vyjádření k dokumentaci

K posuzované dokumentaci vlivů záměru na životní prostředí bylo příslušnému úřadu předloženo 7 vyjádření a stanovisek dotčených obcí, územních samosprávných celků a dotčených správních úřadů.

Vypořádání, resp. komentáře ke všem požadavkům a připomínkám obsaženým v doručených vyjádřeních je zpracováno v kapitole V. posudku.

III.5.2. Vypořádání vyjádření k posudku

Bude případně provedeno po veřejném projednání.

III.6. Stanovisko příslušného úřadu z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí s uvedením podmínek pro realizaci záměru, popřípadě zdůvodnění nepřijatelnosti záměru

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí jako příslušný úřad vydává dle § 10, odst. (1) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých dalších zákonů na základě dokumentace, posudku a veřejného projednání dle § 9, odst. (9) uvedeného zákona

souhlasné stanovisko

k realizaci záměru „**Silnice II/385 Obchvat Čebín a Hradčany**“, v rozsahu posouzeném v dokumentaci a požaduje v souladu s § 10, odst. (4) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, aby do správních řízení a do podmínek správních rozhodnutí o souhlasu se stavbou zařízení dle zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, byly zahrnuty následující požadavky k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů záměru na životní prostředí:

V souvislosti s realizací záměru upozorňujeme na legislativní povinnosti a stanovujeme společná opatření pro stavbu obchvatu Hradčan a stavbu obchvatu Čebína:

Opatření v době další přípravy stavby :

- Vypracovat projekt vegetačních opatření, resp. náhradní výsadby;
- Zajištění souhlasu k trvalému odnětí půdy ze ZPF vč. vyhodnocení vynětí dle zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF;
- Dočasné skládky orníční vrstvy zabezpečit podle příslušných předpisů před jejich znehodnocením, zejména pak zabránit rozmnožení ruderalních druhů rostlin a kontaminaci půdy jejich semeny;
- Veškeré skládky zemin situovat v dostatečné vzdálenosti od vodních toků tak, aby nedocházelo k jejich zanášení;
- V případě přebytku ornice rozhodnout o jejich dalším využití ve spolupráci s orgánem ochrany ZPF;

- Podat žádost o výjimku z ochranného pásma lesa;
- Zpracovat plán organizace výstavby s opatřeními k minimalizaci potencionálního rizika nepříznivých vlivů na složky ŽP;
- Vypracovat havarijní plán, který bude obsahovat opatření pro případ úniku ropných látek na staveništi. V rámci výstavby zajistí zhotovitel ochranu podzemních vod před únikem látek škodlivých vodám;
- Zahájení zemních prací bude v dostatečném předstihu oznámeno Archeologickému ústavu AV ČR;
- Pro přesné geotechnické posouzení jednotlivých úseků a objektů je nutný podrobný geotechnický průzkum, v rámci kterého doporučujeme:
 - 1) odebrat technologické vzorky na zhodnocení jejich využitelnosti do násypů včetně případné úpravy pojivy (vápnum), na nezhuťných vzorcích provést zkoušky na zjištění pevnostních parametrů zemin, včetně zjištěných objemových hmotností
 - 2) zmapovat hydrologickou situaci, tj. zachytit zamokřená a podmáčená místa, výskyt mělkých podpovrchových vod a po povrchu tekoucích povrchových vod tak, aby bylo možno stanovit problematické úseky z hlediska jeho odvodnění, včetně odběru vody na stanovení její agresivity vůči betonovým konstrukcím a základních fyzikálně chemických vlastností
 - 3) provést pedologický průzkum, včetně případných odběrů vzorků půd
 - 4) u zemin typu GT 3.1 zjištěných v úsecích cca 2,2-2,45 a 3,1-4,65 zjistit koeficient konsolidace
 - 5) prověřit a geotechnickým výpočtem posoudit míru sedání vysokých násypů a jejich stabilitu
- Stanovit případné objízdne trasy;
- Respektovat ochranná pásma inženýrských sítí a zařízení;
- Specifikovat množství vznikajících odpadů a způsob nakládání s nimi, včetně materiálu z kácení porostů;
- Zpracovat inventarizaci zeleně dotčených břehových porostů a zhodnotit estetické a funkční hodnoty stromů podle doporučené metodiky AOPK ČR;
- Minimalizovat rozsah úprav koryt křížených vodních toků;
- U vodotečí překonávaných mostními objekty a jinak dotčených stavebními pracemi navrhnout provedení koryta přírodě blízkým způsobem a projednat detaily provedení relevantních úseků koryt s příslušným orgánem ochrany přírody;
- V případě budovaných mostních konstrukcí pod mosty při jedné stěně mostní konstrukce navrhnout alespoň 1 m širokou vyvýšeninu nad hladinu toku pro přechod menších druhů zvířete;
- Specifikovat přepravní trasy hlavních hmot (zemina, kamenivo, beton – kubatury a ložiska, resp. jiné zdroje surovin nejsou v této fázi přípravy známy) a odpovídající návrh opatření proti nadměrné zátěži hlukem a prachem v potenciálně problémových místech;
- Řešit v dalších projekčních stupních odvedení srážkových vod z tělesa komunikace zásakem do terénu;

Uvedená opatření budou zapracována do dokumentace pro územní řízení.

Během provádění stavby budou provedena následující opatření :

- Vybourané materiály budou odváženy k odstranění nebo využity v souladu s projektem;
- Ochranná pásma budou na stavbě vyznačena výstražnými cedulemi pracovníci musí být poučeni o provádění prací v těchto pásmech;
- Veškeré výkopy musí být zajištěny proti pádům, za snížené viditelnosti musí být označeny červeným světlem, pro pěší musí být přes překopy instalováno zábradlí;
- Budou vyznačeny objízdné trasy na okolních komunikacích;
- Bude prováděno čištění vozidel při výjezdech ze staveniště;
- Minimalizace prašnosti při stavebních pracích;
- Vhodná volba stavebních technologií v zastavěném území s ohledem na omezení účinků vibrací a hluku;
- Minimalizace pojezdů automobilů mimo příjezdovou komunikaci a na volném terénu;
- V případě havárie (úniku ropných látek nebo látek škodlivých vodám) bude postupováno podle schváleného havarijního plánu. Neprodleně budou informovány zainteresované strany a provedena sanace. V průběhu výstavby silnice zabezpečit dostatek sanačního materiálu;
- Použití mechanizačních strojů pouze v dobrém technickém stavu;
- Zemina, především ornice, která bude sejmuta a uložena na dočasnou deponii, bude následně využita na úpravu vzniklých svahů a pro zatravnění. Zatravnění je nutné pro zachycení zemin a splavenin, aby nedocházelo ke zbytečným odnosům půdy a zanášení odvodňovacím příkopům a koryt toku, i realizaci těchto ploch;
- Minimalizovat dočasný zábor půdy;
- Staveništní doprava by pokud možno měla probíhat po linii budoucího tělesa komunikace;
- Během stavebních činností především v blízkosti sídel předcházet kropením vzniku prašnosti;
- V dalších fázích projekce naplánovat pro jednotlivé etapy výstavby postup a režim prací a navazující dopravy materiálu tak, aby nepříznivé vlivy na obyvatelstvo byly minimalizovány;
- Pro snížení účinků emisí hluku na obyvatelstvo během výstavby bude nutno dodržovat určitý časový harmonogram pro práci těžkých mechanismů. Bude spočívat v omezení použití mechanismů v určité denní době a vyloučení práce mechanismy v době noční;
- Nezbytné kácení stromů bude prováděno v době vegetačního klidu. Pro ochranu stromů proti poškození během výstavby bude provedena technická ochrana proti poškození (dle normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích) – např. dřevěný obklad kmenů;
- Hloubení výkopu kolem stromů, které budou zachovány, je třeba provádět ve vzdálenosti minimálně 2,5 m od paty kmene stromu. Vzdálenost hloubení výkopů závisí na velikosti kořenového systému. Při hloubení výkopů nesmí nastat porušení kořenového systému, jeho velikost je přibližně široká (je větší) jako okapová plocha koruny. Při menších vzdálenostech, kdy nastane zásah do kořenové zóny je třeba provést příslušná ochranná opatření – např. vytvoření kořenové clony nebo ošetření kořenů (hladkým řezem a ošetření růstovými prostředky). Důležité je, aby nedošlo k vyschnutí kořenového systému a nebyl vystavován působení mrazů a slunce;

- Prostorově uvolněné stromy je nutné chránit před popálením kůry slunečním zářením, zakrytím kmene a hlavních větví (buky). Například pomazáním kůry jílem a následně omotáním obalovanou jutou, k vytvoření bandáže ke snížení výparu z kmene a bází hlavních větví, nebo omotáním kmene slaměnými provazci atd.;
- Pro kompenzační výsadby mimolesní i lesní zeleně je nezbytné použít geograficky původní dřeviny (za předpokladu jejich odolnosti vůči důsledkům silničního provozu), přičemž je důležité zohlednit stanovištní podmínky (expozice svahu, fyzikální a chemické vlastnosti půdního substrátu);
- Kompenzovat břehové a doprovodné porosty vodních toků a vodních ploch poškozených či zničených výstavbou silnice jejich revitalizací, včetně výsadby domácích dřevin odpovídajících stanovištním podmínkám;
- U přeložek komunikací provést obnovu doprovodných porostů, přičemž je vhodné využít pro výsadbu (místo častých ovocných dřevin) domácích stanovištně odpovídajících dřevin;
- Realizovat výsadbu izolační zeleně mezi tělesem obchvatové silnice a obytnou zástavbou dotčených obcí;
- Při úpravě vodních toků dbát na to, aby nedošlo ke znečištění toků ropnými látkami, zpracovat k tomu havarijní řád;
- V maximální možné míře zachovat břehové porosty jako součásti lokálních biokoridorů;
- V rámci demolic zajistit co nejdůslednější oddělení složek vhodných k recyklaci a k energetickému využití.

Poznámka:

Toto stanovisko nenahrazuje vyjádření dotčených správních úřadů, ani příslušná povolení podle zvláštních předpisů.

Platnost tohoto stanoviska je 5 let ode dne jeho vydání s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s ustanovením § 10 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí).

V Brně dne2011

Razítko příslušného orgánu

Jméno, příjmení a podpis zodpovědného zástupce příslušného orgánu

ZÁVĚR

Posudek byl zpracován dle § 9 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí na základě dokumentace a vnesených připomínek k záměru „Silnice II/385 Obchvat Čebín a Hradčany“.

Dokumentace vlivů záměru na životní prostředí byla zpracována Ing. Daliborem Vostalem (osvědčení odborné způsobilosti MŽP ČR č.j. 2167/326/OPV/93).

Po vyhodnocení všech materiálů, které byly k posouzení záměru k dispozici, je výsledným závěrem posudku vyjádření, že záměr je za předpokladu splnění podmínek uvedených v návrhu stanoviska akceptovatelný.

Prohlašuji, že jsem se nepodílel na zpracování oznámení ani dokumentace posuzovaného záměru.

Datum zpracování posudku:

9.8. 2011

Jméno, příjmení, bydliště a telefon zpracovatele posudku:

Ing. Vladimír Rimmel
Náměstí 69
742 83 Klimkovice
Tel.: 603 112 170
E-mail: rimmel@rceia.cz

Autorizace ke zpracování posudku:

osvědčení odborné způsobilosti MŽP ČR č.j. 3108/479/opv/93, vydáno dne 3.6.1993
prodlouženo rozhodnutím MŽP ČR č.j. 2586/ENV/11 ze dne 23.2. 2011

Na zpracování posudku se podíleli:

Ing. Radim Seibert, RC EIA s.r.o., seibert@rceia.cz
Ing. Petra Bestová, RC EIA s.r.o., bestova@rceia.cz

Podpis zpracovatele posudku: