

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 00 PRAHA 10 – VRŠOVICE, Vršovická 65

V Praze dne 21. 12. 2010

Č.j.: 106072/ENV/10

STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 93/2004 Sb. (dále jen „zákon“)

I. Identifikační údaje

Název záměru: Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim - Svitávka

Kapacita (rozsah) záměru: Předmětem záměru je novostavba čtyřpruhové silnice se středovým dělicím pásem. Šířkové uspořádání bude v kategorii R 25,5/100.

Záměr byl v rámci dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“) oznamovatelem předložen v následujících variantách:

1) **varianta 1**

Varianta 1 vede převážně v trase tzv. Staré dálnice, která byla rozestavěna ve 40. letech 20. století. Posuzovaný úsek začíná v prostoru mimoúrovňové křižovatky (dále jen „MÚK“) Kuřim, kde trasa navazuje na předchozí plánovaný úsek rychlostní silnice R43. Posuzovaný úsek končí v prostoru MÚK Svitávka umístěné na hranicích k.ú. Svitávka a k.ú. Skalice nad Svitavou v místě křížení silnice II/150. Délka úseku ve variantě 1 je 22,950 km.

2) **varianta 2**

Posuzovaný úsek ve variantě 2 začíná rovněž v prostoru MÚK Kuřim, avšak narozdíl od varianty 1 je v prvních 10 km veden východněji, tj. vede východně od obcí Malhostovice a Skalička. Od k.ú. Lysice severně se již od varianty 1 liší jen minimálně. Úsek je opět ukončen v prostoru MÚK Svitávka. Délka úseku ve variantě 2 je 22,750 km.

3) **varianta 3**

Posuzovaný úsek ve variantě 3 začíná v prostoru MÚK Kuřim - východ, kde navazuje na stávající silnici I/43. Odtud vede severním až severovýchodním směrem až na k.ú. Žernovnik u Černé Hory, odkud je trasování shodné s variantou 2. Délka úseku ve variantě 3 je 22,190 km.

4) **varianta 0**

V dokumentaci byla uvedena rovněž nulová varianta, tedy varianta ponechání současného stavu (bez realizace R43) - referenční varianta.

Součástí posuzovaného záměru (vyjma varianty 0) jsou dále:

- mimoúrovňové křižovatky MÚK Kuřim, MÚK TOS, MÚK Kuřim – východ, MÚK Černá Hora, MÚK Skalice nad Svitavou, MÚK Svitávka;
- odpočívka Lysice;
- přeložky silnic II/385 (5,9 km), I/19 (1,6 km), propojení silnic II/376 a III/37610 (1,6 km) a další vyvolané přeložky silnic nižších tříd, polních cest a inženýrských sítí.

Umístění záměru:

- varianta 1:** kraj: Jihomoravský
obce: Bořitov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drásov, Drnovice, Hluboké Dvory, Kuřim, Lubě, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Sebranice, Skalice nad Svitavou, Skalička, Svinošice, Svitávka, Voděradý, Všechnovice, Žernovník
k.ú.: Bořitov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drásov, Drnovice, Hluboké Dvory, Kuřim, Lubě, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Sebranice u Boskovic, Skalice nad Svitavou, Skalička u Tišnova, Svinošice, Svitávka, Voděradý u Kunštátu, Všechnovice u Tišnova, Žernovník u Černé Hory
- varianta 2:** kraj: Jihomoravský
obce: Bořitov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drnovice, Kuřim, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Sebranice, Skalice nad Svitavou, Svinošice, Svitávka, Újezd u Černé Hory, Voděradý, Žernovník
k.ú.: Bořitov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drnovice, Kuřim, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Nuzířov, Sebranice u Boskovic, Skalice nad Svitavou, Svinošice, Svitávka, Újezd u Černé Hory, Voděradý u Kunštátu, Žernovník u Černé Hory
- varianta 3:** kraj: Jihomoravský
obce: Bořitov, Býkovice, Černá Hora, Drnovice, Kuřim, Lažany, Lipůvka, Lysice, Malá Lhota, Sebranice, Skalice nad Svitavou, Svinošice, Svitávka, Újezd u Černé Hory, Voděradý, Žernovník
k.ú.: Bořitov, Býkovice, Černá Hora, Drnovice, Kuřim, Lažany, Lipůvka, Lysice, Malá Lhota, Sebranice u Boskovic, Skalice nad Svitavou, Svinošice, Svitávka, Újezd u Černé Hory, Voděradý u Kunštátu, Žernovník u Černé Hory

Obchodní firma oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR

IČ oznamovatele: 659 93 390

Sídlo oznamovatele: Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

II. Průběh posuzování

Zpracovatel oznámení:	Mgr. Tomáš Šikula osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 8175/1488/OIP/03 prodlouženo rozhodnutím č.j.: 69749/ENV/07
Datum předložení oznámení:	23. 2. 2006
Zpracovatel dokumentace:	Mgr. Tomáš Šikula osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 8175/1488/OIP/03 prodlouženo rozhodnutím č.j.: 69749/ENV/07
Datum předložení dokumentace:	17. 12. 2007
Zpracovatel posudku:	Ing. Zuzana Toniková osvědčení odborné způsobilosti č.j.: 2826/316/OPVŽP/94 prodlouženo rozhodnutím č.j.: 45585/ENV/06
Datum předložení posudku:	19. 5. 2010
Veřejné projednání:	místo konání: Boskovice, Zámecký skleník datum konání: 15. 7. 2010, 15:00

Celkové hodnocení procesu posuzování včetně účasti veřejnosti

- 23. 2. 2006 – bylo Ministerstvu životního prostředí (dále také „příslušný úřad“ nebo „MŽP“), předloženo oznámení vlivů záměru dle přílohy č. 3 zákona;
- 28. 2. 2006 – bylo zahájeno zjišťovací řízení rozesláním oznámení záměru dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření;
- 26. 4. 2006 – byl vydán závěr zjišťovacího řízení s upřesněním oblastí, na které je třeba se při zpracování dokumentace zaměřit;
- 17. 12. 2007 – byla příslušnému úřadu předložena dokumentace zpracovaná oprávněnou osobou Mgr. Tomášem Šikulou;
- 18. 12. 2007 – byla dokumentace rozeslána dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření;
- 11. 3. 2008 – byla příslušným úřadem pověřena oprávněná osoba ke zpracování posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“) Ing. Zuzana Toniková;
- 28. 3. 2008 – bylo zpracovatelce posudku doručeno pověření příslušného úřadu ke zpracování posudku včetně podkladů pro zpracování posudku;
- 14. 1. 2009 – obdržel příslušný úřad zpracovaný posudek bez hodnocení vlivu záměru na lokality soustavy NATURA 2000;
- 25. 2. 2009 – požádalo MŽP zpracovatelku posudku o doplnění posudku o hodnotící komentář k variantě, kterou ve svém předchozím vyjádření požadovalo občanské sdružení Děti Země a kterou v rámci dokumentace oznamovatel upravil a předložil jako variantu 3;
- 6. 4. 2009 – zpracovatelka posudku požadavek MŽP na doplnění posudku odmítla s odkazem na ustanovení § 9 odst. 5 zákona s tím, že varianta dle požadavků občanského sdružení Děti Země nebyla v dokumentaci předložena a zpracovatelka posudku nesmí dokumentaci přepracovávat ani ji doplňovat;

- 18. 9. 2009 – byl oznamovatel požádán tehdejšími ministrem životního prostředí doc. RNDr. Ladislavem Mikem, Ph.D., o doplnění dokumentace o další variantu, která vycházela z požadavků občanského sdružení Děti Země;
- 10. 11. 2009 – oznamovatel odmítl dopracování varianty;
- 21. 12. 2009 – posudek byl po řadě jednání na všech úrovních MŽP o variantách rozeslán dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření;
- 30. 12. 2009 – zpracovatelka posudku byla písemně požádána o dodání hodnocení vlivů záměru na lokality soustavy NATURA 2000, které mělo být součástí posudku;
- 19. 5. 2010 – obdržel příslušný úřad zpracované hodnocení vlivů záměru na lokality soustavy NATURA 2000;
- 26. 5. 2010 – hodnocení vlivů záměru na lokality soustavy NATURA 2000 rozesláno dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a k vyjádření;
- 1. 7. 2010 – příslušný úřad rozeslal pozvánku na veřejné projednání dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění;
- 15. 7. 2010 – se konalo veřejné projednání záměru v Kulturním zařízení města Boskovice, kde bylo konstatováno, že osoby autorizované pro posuzování vlivů na lokality soustavy NATURA 2000 zpracují pro potřeby příslušného úřadu odborný podklad, ve kterém budou aktualizovány závěry provedených naturových hodnocení na základě aktuálních informací;
- 4. 8. 2010 – byla zpracovatelce posudku zaslána veškerá doručená vyjádření k posudku, doručena byla 3. 9. 2010;
- 14. 10. 2010 – obdržel příslušný úřad od zpracovatelky posudku vypořádání doručených vyjádření k posudku a upravený návrh stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí (dále také „stanovisko“).

Závěry veřejného projednání:

Průběh a výsledek veřejného projednání je podrobně specifikován v zápisu z veřejného projednání č.j.: 67894/ENV/10 ze dne 26. 7. 2010.

Seznam subjektů, jejichž vyjádření jsou ve stanovisku zčásti nebo zcela zahrnuta

- Jihomoravský kraj, Rada Jihomoravského kraje
- Obec Bořitov
- Městys Černá Hora
- Město Kuřim
- Městys Svitávka
- Obec Malá Lhota
- Obec Moravské Knínice
- Obec Čebín
- Obec Újezd u Černé Hory
- Obec Voděrady
- Obec Lubě
- Obec Rozdrojovice
- Městys Drásov
- Obec Lažany

- Obec Lipůvka
- Obec Lysice
- Obec Malhostovice
- Obec Skalička
- Obec Všechnovice
- Obec Žernovnik
- Městská část Brno – Bosonohy
- Městská část Brno – Kníničky
- Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí
- MěÚ Boskovice, odbor tvorby a ochrany životního prostředí
- MěÚ Kuřim, odbor životního prostředí
- MěÚ Blansko
- MěÚ Blansko, odbor životního prostředí
- Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně
- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno
- Ministerstvo životního prostředí, náměstek ministra a ředitel sekce ochrany klimatu a ovzduší
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany vod
- Ministerstvo životního prostředí, odbor mezinárodní ochrany biodiverzity
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany krajiny
- Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody
- Ministerstvo životního prostředí, odbor odpadů
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ekologie krajiny a lesa
- Ministerstvo zemědělství, odbor státní správy, hospodářské úpravy a ochrany lesů
- Myslivecké sdružení Malhostovice
- Svazek obcí pro výstavbu rychlostní komunikace R43
- Zepo Bořitov, družstvo
- Mikroregion Čebínka
- OS Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Malhostovicích a Nuzířově
- OS Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu
- OS Hnutí DUHA
- OS Rozdrojovice proti R43
- OS Drásov
- OS za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Újezdě u Černé Hory
- OS pro realizaci silničního obchvatu města Kuřimi
- OS Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikace R43 v trase Kuřim – Troubsko
- OS Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku
- OS Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Bosonohách
- OS Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích
- OS Občané brněnské aglomerace proti dálničním průtahům svým městům
- Občané Všechnovic (Komárkovi, Pokorní, Málkovi)
- Občané Brna - Kníniček
- Pan Petr Grünwald
- Pan Ladislav Grünwald
- Občan Malhostovic
- Občané Brna a Kuřimi (Pejchová, Duda,)
- Pan Rola Žitný
- Paní Věra Cigošová

- Pan Kamil Žitník, paní Hana Žitníková
- Paní Edita Mrázková, pan Miloslav Mrázek

Většina připomínek výše uvedených subjektů (zejména dotčených správních úřadů, dotčených územních samosprávných celků, event. některých občanských sdružení a veřejnosti) je v posudku zohledněna a zahrnuta do podmínek tohoto stanoviska. Některé připomínky však zpracovatelka posudku nepovažuje za relevantní posuzovanému záměru, proto nejsou zahrnuty v tomto stanovisku. Jejich nezahrnutí zdůvodnila zpracovatelka posudku ve vypořádání připomínek, které je přílohou č. 2 tohoto stanoviska.

Vyjádření subjektů, které nesouhlasí s posuzovaným záměrem a požadují, aby realizace záměru nebyla doporučena a povolena, případně aby bylo posuzování zastaveno a dokumentace vrácena (a řada dalších obdobných požadavků), nejsou ve stanovisku zahrnuta v plném rozsahu, neboť zpracovatelkou posudku není navrženo nesouhlasné stanovisko ani nejsou doporučeny výše uvedené postupy. Nesouhlas některých subjektů se záměrem zpracovatelka posudku okomentovala ve vypořádání obdržených vyjádření a pro vyloučení nebo zmírnění důvodů nesouhlasu navrhla některá opatření a zahrnula je jako neopominutelné podmínky tohoto stanoviska.

III. Hodnocení záměru

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

Hodnoceným záměrem je výstavba nové rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka. Koridor rychlostní silnice R43 od dálnice D1 u Brna po napojení na budoucí rychlostní silnici R35 je dlouhodobě sledovaný koridor na všech koncepčních úrovních. Nutnost realizace nové silniční komunikace v dotčeném území je dána především vysokými intenzitami dopravy na stávající silnici I/43, které jsou již v současné době neúnosné pro obce na této trase, jež významně negativně ovlivňují, a skutečností, že technický stav a parametry silnice I/43 nebudou v budoucnu vyhovovat nárokům na zvyšující se dopravní zátěže a na kvalitu a bezpečnost provozu.

Záměr „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ je posuzován ve třech aktivních variantách a tyto jsou ještě porovnány s nulovou variantou bez realizace nové R43 a s prolongací současného nevyhovujícího stavu.

Vzhledem k tomu, že trasy variant jsou vedeny v rozdílných částech zájmového území, mají i rozdílné vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví. V dokumentaci jsou podrobně vyhodnoceny rozdíly ve variantách z hlediska dopadu na jednotlivé složky životního prostředí.

Významnými vlivy budou vlivy na kvalitu ovzduší, na hlukovou zátěž území a na veřejné zdraví (zdravotní stav obyvatelstva). Výstavbou nové silniční komunikace dojde k přerozdělení dopravy do dvou tras (nová trasa rychlostní silnice R43 a stávající trasa silnice I/43), celkově k rozšíření zasaženého území a počtu dotčených obcí a k rozložení stávající zátěže do většího území, a v důsledku toho ke snížení extrémní a nadlimitní zátěže v okolí dnešní trasy silnice I/43. Pokles zátěže se projeví zejména v oblasti imisního zatížení ovzduší a hlukové zátěže, a tím i v poklesu negativních vlivů na zdravotní stav obyvatelstva v dotčeném území. Nárůst zátěže v nově zasaženém území bude malý a nebude přesahovat stanovené limity na ochranu zdraví, ochranu ekosystémů i ochranu dalších složek životního prostředí. Jako nejlepší z hlediska ovlivnění ovzduší, hlukové zátěže a zdraví obyvatelstva se jeví varianta 2, po ní varianta 1 a jako nejméně vhodná varianta 3.

Na druhou stranu logicky dojde při výstavbě nové trasy ke střetu nebo narušení některých složek životního prostředí a zásahu do stávajících prvků nebo hodnot v krajině a v dotčeném území. Výstavba každé liniové stavby charakteru rychlostní silnice přináší nutně a nevyhnutelně negativní vliv na faunu, flóru, ekosystémy a prvky ÚSES, na ostatní přírodní prvky v krajině a na krajinný ráz. Navržené varianty se v dopadech na tyto fenomény liší: největší zásah do bioty a přírodních složek vykazuje varianta 1 (i vzhledem k existenci sukcesně vzniklých přírodních ploch na tělese tzv. Staré dálnice), menší zásah bude mít varianta 2 a nejmenší varianta 3.

Pro vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000 bylo jako součást posudku autorizovanou osobou Mgr. Milanem Bussinowem zpracováno naturové hodnocení, z jehož vyhodnocení vyplývají následující závěry:

Z důvodů uvedených podrobně v naturovém hodnocení, vzhledem k přiblížení záměru k evropsky významné lokalitě (dále jen „EVL“) Malhostovické kopečky až na vzdálenost cca 45 m ve variantě 1 a zásahu zářezu přeložky silnice III/38529 do lokality, a dále z důvodu vyhlášení dalších předmětů ochrany EVL Malhostovické kopečky, lze očekávat významný negativní vliv na stanoviště u varianty 1, která jsou předmětem ochrany této EVL. V naturovém hodnocení je tedy v rámci principu předběžné opatrnosti navrženo variantu 1 ze záměru vyloučit. Z hlediska vlivů na soustavu Natura 2000 je k realizaci doporučena varianta 3, přičemž významný negativní vliv na soustavu Natura 2000 byl vyloučen rovněž u varianty 2. Konkrétní závěry naturového hodnocení, jež je součástí posudku, jsou následující:

„Hodnocený záměr „Rychlostní komunikace R43 v úseku Kuřim – Svitávka“:

- *ve variantě 1 má významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL Malhostovické kopečky a nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL Zlobice.*
- *ve variantě 2 nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL Malhostovické kopečky a EVL Zlobice.*
- *ve variantě 3 nemá významný negativní vliv na celistvost a předměty ochrany EVL Malhostovické kopečky a Zlobice.*

Realizaci varianty 1 nelze z výše uvedených důvodů doporučit. Z hlediska vlivů na EVL mohou být akceptovány varianty 2 a 3, přičemž nejvhodnější je varianta 3.“

Z tohoto důvodu tedy zpracovatelka posudku v konečném návrhu stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí variantu 1 vyloučila (narozdíl od návrhu stanoviska uvedeného v první části posudku, jejíž součástí ještě nebylo naturové hodnocení).

Uvedené naturové hodnocení však nevzalo v úvahu vliv varianty 1 na EVL Malhostovické kopečky v případě splnění požadavku navrženého na straně 166 dokumentace, který zní: „v případě výběru varianty č. 1 upravit přeložku silnice III/38529 tak, aby nezasahovala okraj přírodní památky Malhostovická pecka“. V současné době se jedná o EVL Malhostovické kopečky. Zpracovatel s tímto řešením v rámci naturového hodnocení nepočítal z důvodu, že nebylo nedílnou součástí v dokumentaci předloženého záměru, nýbrž pouze návrhem opatření v případě výběru a realizace varianty 1. Na veřejném projednání byla diskutována problematika, zda-li lze u varianty 1 v blízkosti EVL Malhostovické kopečky v rámci stanoviska formulovat takové opatření, které by vyloučilo významný negativní vliv varianty 1 na EVL Malhostovické kopečky. Rovněž obec Malhostovice v reakci na závěry naturového hodnocení dopisem ze dne 24. 8. 2010 požádala příslušný úřad o hledání takového řešení, které by v případě realizace varianty 1 minimalizovalo její negativní vlivy na EVL Malhostovické kopečky tak, aby nemusela být z realizace vyloučena, a navrhla i konkrétní

podobu těchto opatření. Tato opatření korespondují se zmíněným opatřením navrženým v dokumentaci. Ministerstvo životního prostředí se však již dopisem č.j.: 62992/ENV/10 ze dne 20. 7. 2010 obrátilo na zpracovatele naturového hodnocení se žádostí o zpracování podkladu pro potřeby MŽP, ve kterém by bylo reagováno na aktuální situaci. Mgr. Milan Bussinow následně MŽP předložil požadovaný materiál, ve kterém posoudil vliv varianty 1 na EVL Malhostovické kopečky za předpokladu realizace uvedeného opatření, jehož konkrétní podoba byla pro tyto účely na žádost Mgr. Bussinowa vyprojektována oznamovatelem v intencích zmíněného opatření navrženého v dokumentaci. Toto opatření konkrétně spočívá zejména v tom, že v místě předmětné EVL zůstane silnice III/38529 v původní stopě a těleso samotné rychlostní silnice R43 bude odsunuto oproti původnímu návrhu o cca 50 – 60 m směrem od této EVL. V uvedeném odborném podkladu, který je přílohou č. 1 tohoto stanoviska, bylo konstatováno, že v případě realizace uvedeného opatření vyplývajícího z dokumentace a v případě dodržení dalších v tomto podkladu specifikovaných opatření **je varianta 1 přijatelná a nemá významný negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000.**

Stavba nové rychlostní silnice R43 způsobí narušení a zásah do stávajícího krajinného rázu, nejvýraznější zásahy lze očekávat u varianty 2, nejmenší u varianty 3. Zásahy do krajinného rázu budou v maximální míře zmírněny vhodným technickým a stavebním řešením stavby, ohleduplným začleněním do terénu, terénními úpravami, dostatečným ozeleněním a dalšími opatřeními.

Dalším významným vlivem nové trasy R43 bude zábor zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) (z velké části v I. a II. třídě ochrany ZPF) a částečně i pozemků určených k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“). Ve velikosti záboru nejsou mezi variantami podstatné rozdíly. V další projektové přípravě stavby bude nutno zábory minimalizovat a kompenzovat.

Ovlivnění dalších složek životního prostředí lze považovat za méně významné. Jedná se o vlivy na horninové prostředí (nejvíce bude ovlivněno variantou 2), na přírodní zdroje (nebudou dotčeny či ovlivněny), na povrchové a podzemní vody (zde jsou varianty v podstatě srovnatelné, nejméně vhodná je varianta 3, která nejvíce zasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů), vlivy na hmotný majetek a kulturní památky (varianty jsou na srovnatelné úrovni).

Jako do budoucna nepřijatelná se jeví varianta 0 - bez realizace nové rychlostní silnice R43.

Celkově lze k hodnocení vlivů v dokumentaci shrnout, že identifikace i hodnocení vlivů bylo provedeno správně, pečlivě, s přijatelnou mírou podrobnosti a na odpovídající odborné úrovni. Dokumentace obsahuje dostatečné zhodnocení všech podstatných předpokládaných vlivů realizace stavby na životní prostředí, které odpovídá významu záměru a jeho možným dopadům na životní prostředí. Až na výjimky byly vlivy na životní prostředí identifikovány a vyhodnoceny v dostatečném rozsahu a v dokumentaci jim byla věnována odpovídající pozornost. Nebyl opomenut žádný významný vliv a závěry, vyplývající z provedeného hodnocení a z velké části dostatečně zdůvodněné, považuje zpracovatelka za správné.

Určitým nedostatkem je mnohdy obecné a příliš stručné zhodnocení vlivů v etapě výstavby, což částečně snižuje vypovídací schopnost dokumentace. Tento nedostatek obvykle není chybou zpracovatele dokumentace, ale je zapříčiněn danou fází přípravy stavby a nedostupností některých údajů, proto konkrétní dopady a vlivy při výstavbě budou muset být hodnoceny a zohledněny v dalších stupních přípravy stavby.

Připomínky k dokumentaci se týkají většinou dílčích, méně významných nebo nepodstatných problémů či skutečností nebo mají formální či doplňující charakter. Zjištěné nedostatky ve vyhodnocení vlivů nejsou podstatného charakteru a neovlivňují významně nebo zásadním způsobem závěry z vyhodnocení vlivů. S provedeným vyhodnocením vlivů v dokumentaci a s jeho závěry zpracovatelka posudku souhlasí. Zpracování této části dokumentace splňuje požadavky přílohy č. 4 zákona a lze ho pokládat za úplné a dostatečné pro účely procesu posuzování vlivů záměru „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ na životní prostředí.

Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání pokud jde o znečištění životního prostředí

Komunikace (dálnice, rychlostní silnice, ostatní silnice) v současné době představují standardní stavby, jejichž potenciální vlivy na obyvatelstvo a životní prostředí jsou víceméně známy a mohou být poměrně jednoznačně a přesně definovány. Komunikace při trasování ve volné krajině poskytují velmi málo možností pro uplatnění neobvyklých technických řešení. Většina stavebních a technických prvků komunikací je dána technickými normami pro daný typ komunikace (např. šířka, sklony, poloměry oblouků, připojovací a odbočovací pruhy, křižovatky (MÚK nebo úrovně), sklon násypů, stavební řešení, únosnost, atd.).

Posuzovaná rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka je navržena jako novostavba rychlostní čtyřpruhové silnice se středním dělicím pásem se šířkovým uspořádáním v kategorii R 25,5/100. Na silnici jsou navrženy mimoúrovňové křižovatky. Součástí stavby jsou i přivaděče, přeložky silnic I. a II. třídy, odpočívka a Středisko správy a údržby rychlostní silnice. Stavba je předložena ve třech variantách vedení trasy, a to v jižní cca polovině trasy. V severním úseku trasy je již silnice vedena v jedné stopě.

Technické řešení záměru vybudování rychlostní silnice R43 je v předložené dokumentaci dostatečně a podrobně (vzhledem k této fázi přípravy stavby) popsáno a odpovídá dosaženému stupni vědeckého a technického poznání. Technické řešení rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka podle posuzované dokumentace odpovídá účelu a významu stavby a platným technickým normám.

Z hlediska možných negativních vlivů na obyvatelstvo a životní prostředí vyvolaných technickým a stavebním řešením se jeví jako nejvýznamnější otázky směrového a výškového vedení trasy (zářezy, násypy, mosty, MÚK), výsledné terénní úpravy a začlenění do krajiny, řešení protihlukových opatření, řešení střetů s pěšími a polními cestami v území a zachování prostupnosti krajiny, řešení střetů s migračními trasami zvěře, s vedením ÚSES a s VKP zejména liniového charakteru (vodní toky) apod. Řešení těchto střetů nebo vyvolaných negativních vlivů je alespoň rámcově popsáno nebo naznačeno v dokumentaci. Podrobněji bude technické řešení řešeno a popsáno v dalších stupních projektové dokumentace, přičemž zohlední doporučení, opatření a podmínky, jež v tomto smyslu vzejdou z procesu posuzování vlivů na životní prostředí a budou zakotveny v tomto stanovisku.

Z hlediska technického řešení a z něj vyplývajících vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví je nejdůležitějším parametrem vhodné směrové vedení silnice a vhodné výškové uspořádání (podélný profil). Vhodným zvolením těchto dvou parametrů lze ve volné krajině většinu negativních vlivů eliminovat do té míry, že není nutné realizovat žádné nadstandardní technické řešení. Pokud se nepodaří pouhou úpravou směrového vedení a nivelety komunikace odstranit všechny významné negativní dopady, je třeba uplatnit další technická opatření, např. protihlukové valy nebo stěny, průchody pro zvěř (mosty, komunikace nebo ekodukty nad komunikací), vedení komunikace v tunelu atd.

Z údajů, které jsou v této fázi k dispozici, lze vyvodit, že již při koncipování návrhu bylo postupováno šetrně k životnímu prostředí a při řešení stavby byla použita a zohledněna řada technických i jiných opatření k omezení negativních vlivů záměru na životní prostředí.

Lze říci, že jako celek je technické řešení záměru z hlediska životního prostředí akceptovatelné a je odůvodněný předpoklad, že opatření navržená k eliminaci nebo minimalizaci negativních vlivů jsou realizovatelná a dostatečně účinná. Na tyto skutečnosti reaguje dokumentace i posudek konkrétními návrhy na ochranná opatření. Tato ochranná opatření jsou uvedena v podmínkách tohoto stanoviska.

Za předpokladu akceptování navržených opatření v posudku a podmínek ve stanovisku pro maximální eliminaci nebo zmírnění vlivů lze považovat technické řešení stavby R43 za příznivé a vyhovující i z hlediska minimalizace vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví i z hlediska omezení rizik poškození a kontaminace jednotlivých složek životního prostředí.

Navržené technické řešení stavby je akceptovatelné z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Návrh technického řešení odpovídá současným požadavkům a situaci v zájmovém území a při splnění stanovených podmínek umožňuje realizaci záměru s vyloučením nadlimitního působení na životní prostředí ve všech jeho složkách.

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

Opatření k prevenci, eliminaci, minimalizaci a příp. kompenzaci účinků na životní prostředí navržená v dokumentaci se týkají jednotlivých složek životního prostředí, které mohou být posuzovaným záměrem – výstavbou rychlostní silnice R43 – negativně ovlivněny.

Obecně lze říci, že opatření navržená v dokumentaci jsou většinou zpracována do podrobnosti odpovídající stupni zpracované dokumentace a přípravy záměru a ve většině postihují potřebné zmírnění negativních vlivů, zejména:

- opatření ke snížení emisí do ovzduší,
- opatření ke snížení účinků hluku,
- opatření k ochraně povrchových a podzemních vod,
- opatření k ochraně zemědělské půdy,
- opatření na ochranu fauny, flóry a ekosystémů,
- opatření na ochranu krajiny a krajinného rázu,
- další jiná opatření.

Opatření navržená v dokumentaci byla zpracovatelkou posudku doplněna ještě dalšími opatřeními, která ještě zvyšují ochranu složek životního prostředí a snižují předpokládané negativní vlivy na přijatelnou míru nebo která vyplynula z požadavků a podmínek ve vyjádřeních dotčených správních úřadů, územně samosprávných celků a veřejnosti k dokumentaci a k posudku.

Opatření jsou navržena dobře, postihují všechny aspekty záměru a při dodržení mohou účinně snížit nebo vyloučit případné nepříznivé vlivy záměru na životní prostředí a okolní obyvatelstvo. Opatření jsou i formulována dostatečně konkrétně pro dané zařízení, místo nebo činnost. Návrh veškerých zmírňujících opatření v dokumentaci i doplnění v posudku pokládá zpracovatelka posudku za dostačující a kompletní z hlediska omezení negativních vlivů záměru na životní prostředí, okolní obyvatelstvo i z hlediska omezení rizik pro životní prostředí. Z provedeného naturového hodnocení vyplývají další opatření navržená jeho zpracovatelem, které jsou rovněž součástí podmínek tohoto stanoviska.

Pořadí variant z hlediska vlivů na životní prostředí

Posuzovaným záměrem je výstavba nové rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim - Svitávka. Záměr byl původně v oznámení předložen v jedné variantě trasy, na základě požadavků ze zjišťovacího řízení byly v následné dokumentaci dopracovány další dvě varianty trasy. V dokumentaci jsou tedy předloženy 3 aktivní varianty trasy R43 v předmětném úseku, tedy varianta 1, varianta 2 a varianta 3 (dále také „V1“, „V2“ a „V3“) a pro porovnání také varianta 0 – varianta bez realizace uvedené stavby (dále také „V0“).

Tyto varianty jsou v dokumentaci hodnoceny na srovnatelné úrovni z hlediska svých vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a na veřejné zdraví. Podle vlivů na tyto jednotlivé složky jsou v příslušných kapitolách dokumentace vzájemně porovnávány na kvalitativní úrovni, v části E dokumentace je pak provedeno porovnání těchto variant i na kvantitativní úrovni, kdy je podle stanovených hodnotících kritérií a hodnotící 7 bodové stupnice každé variantě přiřazena určitá hodnota (vycházející z předchozího provedení vyhodnocení vlivů) a poté jsou z těchto hodnot počítána průběžná a výsledná kvantitativní vyhodnocení jednotlivých variant.

Jako dodatečné kritérium, které nebylo podrobně vyhodnoceno v dokumentaci (i když bylo v některých kapitolách zmíněno), byly zařazeny vlivy na dopravní systém.

Výsledkem uvedeného hodnocení a porovnání variant je, že celkově nejlépe vychází varianta 2, o něco hůře varianta 1 a ještě hůře varianta 3. Zcela nejhůře vychází varianta 0 - bez realizace záměru. Všechny aktivní varianty jsou výrazným přínosem oproti zachování dosavadní trasy silnice I/43.

Z těchto výsledků je v dokumentaci učiněn závěr, že varianta 1 a varianta 2 je doporučena k realizaci, varianta 3 není doporučena k realizaci.

Z naturového hodnocení vyplývá, že k realizaci je doporučena varianta 3, neboť u této varianty lze vyloučit významný negativní vliv na lokality soustavy NATURA 2000. Také v případě varianty 2 je možné vyloučit významný negativní vliv. Dále je v naturovém hodnocení konstatováno, že u varianty 1 významný negativní vliv na lokality soustavy NATURA 2000 vyloučit nelze.

Zpracovatel naturového hodnocení doporučuje následující pořadí variant z hlediska vlivu jednotlivých variant na lokality soustavy NATURA 2000:

- 1) Varianta 3 – bez významného negativního vlivu.
- 2) Varianta 2 – bez významného negativního vlivu.
- 3) Varianta 1 – má významný negativní vliv (vliv byl vyloučen dodatečně – viz dále).

V případě realizace úpravy varianty 1, která je popsána výše a která byla předpokládána již v dokumentaci, dojde k minimalizaci negativních vlivů varianty 1 na EVL, a významný negativní vliv na EVL proto mohl být autorizovanou osobou vyloučen i u této varianty (viz příloha č. 1 tohoto stanoviska).

Pro vyhodnocení pořadí variant stanovila zpracovatelka posudku některé předpoklady, které zohledňují i závažnost jednotlivých vlivů na složky životního prostředí a veřejné zdraví:

- 1) Nejdůležitějším kritériem pro porovnání a doporučení variant jsou potenciální vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví (hluková a imisní zátěž, faktory psychické pohody).
- 2) Vzhledem k charakteru území (intenzívně obhospodařovaná zemědělská krajina s poměrně malým zastoupením hodnotných přírodních prvků v dotčeném území) je dalším důležitým kritériem eliminace nebo minimalizace negativních vlivů na přírodní prvky v území a na biodiverzitu.

- 3) Nelze pominout i dopravní význam posuzované stavby – ačkoliv dopravní přínos stavby není základní složkou životního prostředí, přesto je nutno v rámci posuzování vlivů záměru dopravu hodnotit, protože vnáší do území řadu negativních vlivů na jednotlivé složky životního prostředí i obyvatelstvo (viz např. přílohou č. 4 zákona požadovaná kapitola B.II.4. – Nároky na dopravní infrastrukturu).
- 4) Dalším důležitým kritériem jsou zámory zemědělské půdy.
- 5) Velmi důležitá je ochrana vodních zdrojů pitné vody pro zásobování obyvatelstva.
- 6) Významná je i otázka zakotvení trasy R43 v platné územně plánovací dokumentaci - u variant V2 a V3 bude nutno stabilizovat jejich trasu v platných územních plánech obcí, což si vyžádá změny územních plánů obcí nebo nové územní plány obcí.
- 7) Vzhledem k tomu, že ve vyjádřeních dotčených subjektů i veřejnosti k dokumentaci se na vhodnost variant názory velice různily a uvedené subjekty požadovaly realizovat či naopak zavrhnout různé varianty, nebylo možno při doporučení nejvhodnější varianty vyhovět všem těmto subjektům.

Na základě výše uvedených předpokladů, které stanovila zpracovatelka posudku, a dále na základě závěrů posudku a na základě výše zmíněného odborného podkladu, který je přílohou č. 1 tohoto stanoviska, vyvodil příslušný úřad následující pořadí variant:

- z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví je pořadí variant $V2 > V1 > V3 > (V0)$
- z hlediska vlivů na přírodní složky je pořadí variant $(V0) > V3 > V2 > V1$
- z hlediska vlivů na vodu (předběžných) je pořadí variant $(V0) > V1 > V2 > V3$
- z hlediska vlivů na půdu je pořadí variant $(V0) > V3 > V2 > V1$ (toto pořadí je zkresleno tím, že u záborů není zohledněno, že na tělese tzv. Staré dálnice se již desítky let nehospodaří a pozemky neplní funkci ZPF – jinak by z aktivních variant jako nejlepší vycházela právě varianta V1)
- z hlediska dopravního řešení je pořadí variant $V1 = V2 \gg V3 \gg \gg (V0)$
- z hlediska souladu s platnou ÚPD je pořadí variant $V1 \gg V2 = V3$
- z hlediska vlivů na lokality Natura 2000 je pořadí variant $V3 > V2 > V1$

Z výše uvedených pořadí stanovil příslušný úřad na základě komplexního uvážení vlivů souhrnné pořadí variant: $V2 > V1 \gg V3 \gg \gg (V0)$.

Pro realizaci nové rychlostní komunikace tedy doporučujeme variantu 2 a variantu 1.

Variantu 3 nedoporučujeme k realizaci, a to především proto, že má z posuzovaných variant nejhorší dopady na veřejné zdraví (a s tím související vlivy na hluk a ovzduší v posuzovaném území), které považujeme ze všech vlivů záměru za prioritní, a dále že neřeší uspokojivě celkovou dopravní situaci, kvůli které je předmětná stavba navrhována.

Variantu 0 (nulovou s prolongací současného stavu, bez realizace nové R43) rovněž nedoporučujeme, tento stav je nadále neudržitelný, stávající nepříznivou a nevyhovující situací je nutno do budoucna řešit.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci

V rámci předkládaného záměru obdržel příslušný úřad celkem 35 vyjádření dotčených územních samosprávných celků, dotčených správních úřadů, veřejnosti aj.

Připomínky vzešlé z obdržení vyjádření jsou komentovány a vypořádány v části V. posudku a rovněž v příloze č. 4 posudku s tím, že připomínky vyplývající z těchto

vyjádření byla buď zpracovatelkou posudku komentována, respektive ve formě podmínek navržena do stanoviska příslušnému úřadu. Případně bylo zdůvodněno, proč některé z připomínek v rámci předkládaného posudku nejsou akceptovány.

Vypořádání vyjádření k posudku

Příslušný úřad obdržel ke zveřejněné první části posudku vyjádření od následujících subjektů a zástupců veřejnosti:

- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno, ze dne 19. 1. 2010
- Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně, ze dne 20. 1. 2010
- Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, ze dne 25. 1. 2010
- Městský úřad Blansko, odbor životního prostředí, ze dne 6. 1. 2010
- Městský úřad Boskovice, odbor tvorby a ochrany životního prostředí, ze dne 19. 1. 2010
- Ministerstvo životního prostředí, odbor ochrany ovzduší, ze dne 22. 1. 2010
- Ministerstvo životního prostředí, odbor zvláště chráněných částí přírody, ze dne 10. 2. 2010
- Městská část Brno – Bosonohy, ze dne 4. 2. 2010
- Město Kuřim, ze dne 3. 2. 2010
- Obec Lažany, ze dne 19. 1. 2010
- Obec Lipůvka, ze dne 18. 1. 2010
- Obec Lubě, ze dne 4. 2. 2010
- Obec Malhostovice, ze dne 1. 2. 2010
- Obec Rozdrojovice, ze dne 1. 2. 2010
- Obec Skalička, ze dne 2. 2. 2010
- Obec Újezd u Černé Hory, ze dne 8. 2. 2010
- Obec Všechnovice, ze dne 26. 1. 2010
- Obec Žernovník, ze dne 27. 1. 2010
- Družstvo ZEPO Bořítov, ze dne 27. 1. 2010
- Myslivecké sdružení Malhostovice, nedatované vyjádření, doručeno dne 4. 2. 2010
- Občanské sdružení Děti Země–Klub za udržitelnou dopravu, ze dne 12. 2. 2010
- Občanské sdružení Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikace R43 v trase Kuřim - Troubsko, ze dne 3. 2. 2010
- Občanské sdružení Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Brně – Bosonohách, ze dne 4. 2. 2010
- Občanské sdružení Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Brně - Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích, ze dne 30. 1. 2010
- Občanské sdružení Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí Malhostovice – Nuzířov, nedatované vyjádření, doručeno dne 3. 2. 2010
- Občanské sdružení Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku, ze dne 4. 2. 2010
- Občanské sdružení Rozdrojovice proti R43, ze dne 1. 2. 2010
- pan Ladislav Grünwald, ze dne 2. 2. 2010
- občané Pejchová, Duda, Dudová, Klimeš aj., ze dne 13. 1. 2010

Příslušný úřad obdržel ke zveřejněné druhé části posudku (k naturovému hodnocení) vyjádření od následujících subjektů a zástupců veřejnosti:

- Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Brno, ze dne 7. 7. 2010
- Jihomoravský kraj, ze dne 19. 7. 2010
- Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, ze dne 14. 7. 2010
- Ministerstvo životního prostředí, odbor mezinárodní ochrany biodiverzity, ze dne 7. 7. 2010
- Město Kuřim, ze dne 16. 7. 2010
- Městská část Brno – Bosonohy, ze dne 15. 7. 2010
- Městys Drásov, ze dne 16. 6. 2010
- Obec Lažany, ze dne 22. 6. 2010
- Obec Malhostovice, ze dne 1. 7. 2010
- Obec Malhostovice, ze dne 16. 7. 2010
- Obec Újezd u Černé Hory, ze dne 23. 6. 2010
- Obec Všechnovice, ze dne 12. 7. 2010
- Občanské sdružení Drásov, ze dne 29. 6. 2010
- Občanské sdružení Občané Brna proti stavbě rychlostní komunikace R43 v trase Kuřim – Troubsko, ze dne 15. 7. 2010
- Občanské sdružení Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Bosonohách, ze dne 15. 7. 2010
- Občanské sdružení Občané za ochranu kvality bydlení v Brně – Kníničkách, Rozdrojovicích a Jinačovicích, ze dne 11. 7. 2010
- Občanské sdružení Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Malhostovicích a Nuzířově, ze dne 13. 7. 2010
- Občanské sdružení Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Újezdě u Černé Hory, ze dne 23. 6. 2010
- Občanské sdružení Pro realizaci silničního obchvatu města Kuřimi, ze dne 16. 7. 2010
- Svazek obcí pro výstavbu rychlostní komunikace R43, ze dne 8. 7. 2010
- pan Rola Žitný, ze dne 16. 7. 2010

Veškerá písemná vyjádření byla zpracovatelkou posudku vypořádána v souladu s § 9 zákona. Z důvodu velkého množství připomínek obsažených v jednotlivých doručených vyjádřeních k oběma částem posudku není možné vypořádání těchto připomínek uvést v této části stanoviska. Veškeré doručené připomínky k posudku zpracovatelka posudku podrobně vypořádala ve zvláštním dokumentu, který je přílohou č. 2 tohoto stanoviska a je jeho nedílnou součástí.

Zdůrazňujeme, že jednotlivé připomínky vypořádala zpracovatelka posudku s ohledem na závěry naturového hodnocení, ve kterém nebyla varianta 1 doporučena k realizaci. Vzhledem k tomu, že se Ministerstvo životního prostředí s těmito závěry na základě dalších podkladů týkajících se vlivu záměru na lokality soustavy NATURA 2000 (viz příloha č. 1 tohoto stanoviska) neztotožnilo, je třeba jednotlivé relevantní připomínky a zejména způsob jejich vypořádání posuzovat přiměřeně s ohledem na tuto skutečnost.

Hlavní témata připomínek se týkají:

- posuzování pouze jednoho úseku R43 bez návaznosti na další úseky, resp. na dopravní síť brněnské aglomerace,
- nesouladu záměru s platnou ÚPD, neschválení koridoru pro R43, trasování R43,
- rozporu R43 a procesu posuzování vlivů na životní prostředí s dříve vydaným stanoviskem SEA ke koncepci dopravních sítí, nesouladu s usneseními vlády,
- procesních otázek posuzování EIA,
- chybně projektované varianty 3,
- požadavků na vrácení dokumentace a zahrnutí nové varianty ze studií Ing. Kalčíka,
- údajné protiprávnosti procesu posuzování vlivů na životní prostředí, dokumentace i posudku,
- nesprávného porovnání jednotlivých variant jak v dokumentaci, tak v posudku,
- zastaralosti dokumentace i posudku, nezohlednění aktuálních skutečností,
- nezohlednění závažných připomínek k oznámení a k dokumentaci,
- preference nebo zamítnutí jednotlivých variant z různých důvodů,
- překračování limitů hluku a imisních limitů, nesprávného hodnocení zdravotních rizik,
- pochybení a nedostatků v dokumentaci i v posudku,
- optimalizace varianty 1 tak, aby nemusela být vyloučena z důvodu významného vlivu na EVL, nesouhlasu s významným vlivem varianty 1,
- a mnoho dalších.

Řada obcí i zástupců veřejnosti zaslala připomínky, které evidentně pocházely z jednoho zdroje a zabývaly se především údajnou protiprávností jednání zpracovatelky posudku, zpracovatele dokumentace, oznamovatele i MŽP. Hodně připomínek bylo ovlivněno neznalostí příslušné legislativy a procesu EIA. Skutečně věcných a specifických připomínek byla jen menší část a týkala se např. ochrany území obcí před negativními vlivy výstavby a provozu R43, ochrany zdrojů pitné vody, nezhoršení využitelnosti území po výstavbě R43, možnosti dalšího rozvoje obcí apod.

Připomínky na veřejném projednání dokumentace a posudku se týkaly především nesouhlasu s vyloučením varianty 1 z důvodů významných vlivů na EVL, možnosti hledání alternativního řešení, aby varianta 1, která je dlouhodobě stabilizovaná v územních plánech některých obcí, nemusela být vyloučena, nedostatečného vypořádání připomínek k dokumentaci v posudku, hlukového a imisního zatížení některých obcí a dalšího postupu v této věci.

Zpracovatelka posudku některé doručené připomínky k posudku ve svém vypořádání (příloha č. 2 tohoto stanoviska) nekomentovala s tím, že k tomuto není oprávněna. Tyto připomínky se týkaly zejména postupu MŽP při vrácení dokumentace oznamovateli k dopracování, požadavků na dopracování posudku, zveřejnění posudku, studie Ing. Kalčíka a rovněž souladu záměru s územně plánovací dokumentací. K těmto připomínkám MŽP souhrnně uvádí, že po předložení první části posudku v lednu 2009 požádalo MŽP zpracovatelku posudku o jeho doplnění. Požadované doplnění se mělo týkat varianty záměru, kterou požadovalo občanské sdružení Děti Země. Tuto variantu oznamovatel v rámci dokumentace upravil a předložil jako variantu 3. Zpracovatelka posudku odmítla doplnit

posudek s tím, že by se mohlo jednat o přepracování nebo doplnění dokumentace zpracovatelem posudku (§ 9 odst. 5 zákona). Následně MŽP požádalo oznamovatele o doplnění varianty záměru zpracované podle požadavků občanského sdružení Děti Země, což oznamovatel odmítl. V reakci na tento krok oznamovatele, kdy MŽP již vyčerpalo všechny své zákonné možnosti, jak posoudit v rámci procesu EIA co nejkompaktněji všechny v úvahu přicházející varianty záměru, rozeslalo MŽP posudek dotčeným územním samosprávným celkům a dotčeným správním úřadům ke zveřejnění a vyjádření, a to s vědomím toho, že posudek není kompletní. Podobně i začlenění variant záměru z následně zpracované studie Ing. Kalčíka do dokumentace bylo problematické. Bezprostředně po rozeslání nekompletního posudku oslovilo MŽP zpracovatelku posudku, aby urychleně dodala chybějící část posudku - naturové hodnocení, které má být součástí posudku a které zpracovatelka posudku včas nezajistila. K problematice souladu záměru s územně plánovací dokumentací MŽP uvádí, že etapa realizace záměru tento soulad předpokládá.

Stanovisko:

Na základě oznámení, dokumentace, posudku, veřejného projednání podle § 9 odst. 9, vyjádření k nim uplatněných a doplňujících informací a podkladů vydává Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, z **hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí**

S O U H L A S N Ě S T A N O V I S K O

k záměru

„Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim - Svitávka“

s tím, že níže uvedené podmínky tohoto stanoviska budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace záměru a zahrnuty jako podmínky návazných správních řízení.

Doporučená varianta:

Na základě posudku, veřejného projednání a doplňujících informací se k realizaci doporučují **varianta 2 nebo varianta 1** podrobně popsané v dokumentaci vlivů záměru „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim - Svitávka“ na životní prostředí s tím, že

Variantu 1 je možné zvolit k realizaci a realizovat pouze v případě projekční úpravy této varianty, která je podrobně specifikována v příloze č. 1 tohoto stanoviska a která je charakterizována zejména následujícími body:

- v prostoru bezprostředně souvisejícím s EVL Malhostovické kopečky bude silnice III/38529 ponechána ve stávající stopě;
- těleso rychlostní komunikace bude v tomto prostoru odsunuto cca o 50 až 60 m dále od EVL oproti návrhu v dokumentaci.

Při přípravě, výstavbě a provozu záměru budou respektovány příslušné níže uvedené podmínky, které jsou výsledkem procesu posuzování vlivů na životní prostředí.

Podmínky souhlasného stanoviska:

Podmínky pro ochranu lokalit soustavy NATURA 2000:

1. Vyloučit jakoukoliv staveništní dopravu směrem k lokalitám EVL.
2. Na území EVL a jejich okolí nebudovat stavební dvory, dočasné skládky zemin, ani přístupové komunikace ke stavbě.
3. Po ukončení stavebních prací je třeba narušené povrchy okamžitě osít vhodnou směsí stanovištně odpovídajících původních druhů bylin (vhodná travino-bylinná směs). Také pro případné vegetační úpravy v podobě výsadby dřevin volit původní druhy.
4. Sledovat výskyt a následně likvidovat neoindigenofyty v území dotčeném záměrem, a to v období realizace i provozu záměru.
5. Dlouhodobě a pravidelně monitorovat stav území dotčeného záměrem, a to především ve vazbě na stabilitu populací koniklece velkokvětého a stav chráněných přírodních stanovišť.
6. V případě realizace varianty 1 využít plochy vyznačené v obr. č. 4 v příloze č. 1 tohoto stanoviska k výsadbě izolačních dřevin (dřeviny specifikovat dle pozemkových poměrů v lokalitě v následných stupních projektové dokumentace záměru, doporučují se ovocné dřeviny).
7. V případě realizace varianty 1 v dalším stupni projektové dokumentace prověřit možnost propojení obou částí EVL Malhostovické kopečky zřízením zatravnovacího pásu s rozptýlenou výsadbou autochtonních dřevin, čímž dojde k celkovému posílení rostlinných společenstev.

Podmínky souhlasného stanoviska pro variantu 1:

8. Upravit technické řešení varianty 1 a optimalizovat její trasu v místech dotčení EVL Malhostovické kopečky, zejména její oddálení od EVL, a to podle řešení popsáno v příloze č. 1 tohoto stanoviska, aby byl minimalizován vliv na předmět ochrany dotčené EVL Malhostovické kopečky a nebyla narušena celistvost lokality.
9. Do technického řešení varianty 1 zapracovat účinná biotechnická opatření (např. provedením vyššího násypu hrany zářezu na straně EVL, osazením vhodnými dřevinami apod.), která budou eliminovat dopady zvýšení emisí NO_x na EVL Malhostovické kopečky, spolu se změnou umístění přeložky silnice III/38529 tak, aby nezasahovala do EVL.
10. V případě realizace varianty 1 provést podrobný průzkum netopýrů a populace výra velkého v údolí Lubě s návrhem potřebných opatření.
11. V případě výběru varianty 1 minimalizovat násypy v prostoru přírodní památky Krkatá bába použitím opěrných zdí.

Podmínky souhlasného stanoviska pro variantu 2:

12. V případě, že bude vybrána k realizaci varianta 2, provést na území obce Újezd u Černé Hory následující optimalizaci trasy a eliminaci negativních dopadů na území katastru obce:
 - a) Oddálení mostního objektu na km 25,031 délky 273 m z těsné blízkosti obytné zástavby obce tak, aby byl pohledově ukryt v přilehlém lesním porostu

- a provedení protihlukových opatření, aby nebyly v žádném případě překračovány zákonné hlukové limity.
- b) Maximální snížení negativních dopadů na krajinu a krajinný ráz, a to zejména výsadbu doprovodné zeleně z geograficky původních dřevin na svazích tělesa v rámci trvalého záboru půdy v celé trase vedoucí katastrem obce, ozelenění středového pásu a plánovaných svahů.
 - c) Výstavbu protihlukových stěn v místech přiblížení trasy obytné zástavbě obce, a to jako obloukových stěn nad jízdním pruhem silnice, ke kterým bude přihrnuta zemina a val bude ozeleněn.
 - d) Pohyb hlavní obslužné staveništní dopravy pouze po již vybudované části stavby tak, aby hlavní příjezdové trasy nevedly přes obec.
13. V případě varianty č. 2 prověřit možnost úpravy řešení mostů v k.ú. Újezd u Černé Hory tak, aby bylo minimalizováno ovlivnění rekreačního centra „Jižní portál“ v oblasti Žlebu u říčky Lubě.
14. Doporučujeme zabývat se v souvislosti s kvalitou ovzduší také klimatickým zhodnocením lokality, zejména u varianty 2, kde se nachází nejvíce oblasti označených jako plochy s možným zhoršením provětrávání a zvýšenou četností přízemních inverzních situací v důsledku realizace záměru.

Podmínky souhlasného stanoviska společné pro obě doporučené varianty:

Podmínky pro fázi přípravy záměru:

15. Zajistit zahrnutí a zohlednění vybrané trasy R43 (včetně MÚK) v územně plánovacích dokumentacích dotčených obcí a v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje.
16. V dalších stupních projektové dokumentace navrhnout technické a stavební řešení stavby (zářezy, násypy, mosty, MÚK apod.) tak, aby byly minimalizovány zásahy do krajinného rázu a aby stavba byla ohleduplně začleněna do území.
17. Pro maximální začlenění stavby do krajiny a zvýšení estetických hodnot území využít všechny dostupné možnosti (materiálové a barevné řešení, ozelenění svahů a násypů a výsadba krycí zeleně, zemní valy, řešení protihlukových stěn atd.). Skalní výchozy odkryté na svazích zářezů nezasypávat vrstvou humusu, ale ponechat volně. Vhodným způsobem zajistit ochranu (příp. záchranný přesun) objektů drobné architektury v trase záměru nebo v jeho blízkosti.
18. Zpracovat studii návrhu komplexních krajinných úprav pro začlenění trasy R43 do krajiny včetně vytipování ploch pro kompenzační opatření (podle vybrané varianty - např. kompenzace biotopů v tělese Staré dálnice, kompenzace drobných vodních ploch v tělese Staré dálnice, revitalizace drobných vodotečí a jejich břehových porostů křížících trasu silnice R43, posílení stávajících chráněných lokalit v území apod.).
19. V dalších stupních projektové dokumentace minimalizovat kácení zeleně i zásahy do PUPFL.
20. Zpracovat pasportizaci a dendrologické ohodnocení kácené zeleně a lesních porostů včetně vyhodnocení vzniklé újmy.

21. Zpracovat projekt náhradních výsadeb za kácenou zeleň a projednat s příslušnými úřady. Pro náhradní výsadby a pro ozelenění tělesa silnice použít především stanovištně vhodné autochtonní druhy, omezit použití nepůvodních kultivarů.
22. V rámci dalšího stupně projektové dokumentace (DÚR) zpracovat pro vybranou variantu podrobnou hlukovou studii (HS) a návrh protihlukových opatření optimalizovat tak, aby byl zajištěn reálný předpoklad splnění minimálně hygienických limitů hluku dle platných předpisů pro chráněné venkovní prostory staveb a chráněné venkovní prostory, a to s ohledem na stávající stav i výhledový stav dle schválených územně plánovacích dokumentací. Při hodnocení výsledku je třeba uvažovat i nejistotu výpočtu.
23. V návrhu protihlukových opatření je nutné zohlednit celý chráněný venkovní prostor staveb (nejen úroveň cca 1.NP).
24. V dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) zhodnotit vliv výstavby R43 na hlukovou situaci, včetně všech přeložek a dalších rekonstrukcí místních komunikací spojených s intenzitami ze staveništní dopravy, případně navrhnout protihluková opatření k zajištění nepřekročení platných hygienických limitů hluku.
25. Pro vybranou variantu prověřit možnosti přehodnocení rozsahu a umístění dotčených ploch výhledové obytné zástavby (na kterých dosud nebyla zástavba realizována) tak, aby plánovaná zástavba nebyla umísťována na plochy, kde se ve výhledu předpokládá překračování hygienických limitů hluku.
26. Navrhnout opatření k eliminaci negativních dopadů výstavby na kvalitu ovzduší v dotčených obytných zónách.
27. V dokumentaci pro územní řízení stanovit pořadí provádění změn v území v souvislosti s realizací celé R43
28. Pro návrh protihlukových stěn využít v maximální míře vegetačních prvků, přednostně podle možnosti řešit protihluková opatření formou terénních úprav a ozeleněných zemních valů.
29. Ve spolupráci s Vězeňskou službou ČR vyhodnotit pro vybranou variantu rozsah dotčení areálu věznice v Kuřimi hlukem z provozu na MÚK Kuřim – východ, a v případě potřeby navrhnout vhodná opatření pro ochranu chráněných venkovních prostor v areálu věznice.
30. Projektovou dokumentaci pro vybranou variantu upravit tak, aby byly zachovány a nenarušeny vodní plochy Ve Slatinách a vodní plochy u Všechovic pro zachování biodiverzity krajiny.
31. V dalším stupni projektové dokumentace zajistit funkčnost dotčených existujících závlah a odvodnění.
32. Zajistit převedení průtoků všech existujících toků (i občasných) přes těleso komunikace.
33. Provést podrobný geotechnický a hydrogeologický průzkum a na základě výsledků navrhnout řešení stavby tak, aby při budování zářezů trasy nedošlo k významnému ovlivnění podzemních vod a hydrogeologických poměrů v dotčeném území.
34. Nejen při průchodu v blízkosti vodních zdrojů striktně zachovávat opatření k zabezpečení povodí před náhodnými úniky nspecifikovaných, především ropných

látek (odvodnění pomocí kanalizace, sedimentační nádrže, stabilní normé stěny před vyústěními odvodnění do recipientů).

35. Pro odvod odpadních vod z komunikace a MÚK navrhnout na základě výpočtů znečištění (chloridy) systém odvodnění a dostatečné záchytné a usazovací nádrže, aby vypouštěné vody do recipientů splňovaly stanovené ukazatele pro vypouštění vod a aby nedošlo k ovlivnění kvality vody v recipientech.
36. Při návrhu řešení vybrané varianty v dalších stupních projektové dokumentace respektovat ochranné pásmo vodního zdroje v lokalitě Hodišky (zásobuje pitnou vodou celý městys Svitávka).
37. Při návrhu řešení vybrané varianty v dalších stupních projektové dokumentace respektovat prameniště a vodní zdroj obce Žernovík včetně ochranného pásma v k.ú. Černá Hora. Respektovat i nový vrt pro zajištění zdroje pitné vody (parcela č. 446/3 v k.ú. Žernovík u Černé Hory) a jeho případné ochranné pásmo. V další etapě přípravy stavby předložit obci výsledky geotechnického průzkumu a koncepci odvodnění, včetně řešení ochrany před kontaminací tohoto úseku.
38. Provést podrobný pedologický průzkum v území dotčeném stavbou a na základě výsledků minimalizovat zábory ZPF v I. a II. třídě ochrany, taktéž minimalizovat zábory a zásahy do PUPFL. Po zjištění mocnosti orníční vrstvy stanovit množství skryté ornice.
39. Na základě výsledků pedologického průzkumu navrhnout odděleně skrývku ornice I., event. II. třídy ochrany, ostatních tříd ochrany a podorničí, aby nejkvalitnější půda byla využita pro zemědělské účely (zúrodnění zemědělských pozemků) a pro využití na stavbě byly využity půdy s nižším stupněm ochrany. Využití skrývky provést podle pokynů orgánu ochrany ZPF.
40. V dalším stupni projektové dokumentace navrhnout a specifikovat potřebná protierozní opatření (zejména na svazích naspů a zářezů).
41. V dalším stupni projektové dokumentace navrhnout technické a stavební řešení rychlostní silnice, přeložek silnic i doprovodných staveb šetrně tak, aby bylo minimalizováno negativní ovlivnění obhospodařování zemědělských pozemků v okolí silnice R43.
42. Respektovat stávající síť účelových komunikací a v případě jejího dotčení zajistit dostatečný přístup a umožnění hospodaření na lesních a zemědělských pozemcích.
43. V dalším stupni projektové dokumentace pro vybranou variantu zohlednit plánovanou trasu jezdecké stezky v rámci konceptu páteřních jezdeckých tras a stezek v Jihomoravském kraji.
44. V dalších stupních projektové dokumentace upřesnit jednotlivé druhy produkovaných odpadů a uvést odhad jejich množství a předpokládaný způsob využití nebo odstranění.
45. Zpracovat návrh plánu organizace výstavby a účinnými opatřeními minimalizovat veškeré negativní vlivy v etapě výstavby.
46. Zpracovat havarijný plán pro etapu výstavby k zajištění ochrany půdy a vod před kontaminací.

47. Pro vybranou variantu zpracovat v dalším stupni projektové dokumentace (DÚR) rozptylovou studii (RS), která zohlední celkovou imisní situaci, tj. kromě příspěvku záměru také pozadíové hodnoty ovzduší. Pro konstrukci pozadí využít místo stanice imisního měření ve Svitavách – Lánech například hodnot Krajské rozptylové studie vytvořené Českým hydrometeorologickým ústavem ve spolupráci s Krajským úřadem Jihomoravského kraje, která řeší specifickou problematiku emisí podél dopravních cest. Příspěvek záměru po přičtení k předpokládanému pozadí porovnat k limitům v předpokládaném roce uvedení záměru do provozu. V případě výskytu jiných významných zdrojů znečišťujících ovzduší v lokalitě záměru zahrnout tyto zdroje také do RS. Do RS zahrnout mapové přílohy pro oxid uhelnatý, benzen a benzo(a)pyren.
48. V případě zjištění významných rozdílů ve výsledcích nové a již zpracované rozptylové i hlukové studie zpracovat nové hodnocení zdravotních rizik. Dále doporučujeme zabývat se v souvislosti s kvalitou ovzduší také klimatickým zhodnocením lokality.
49. Doporučujeme pro vybranou variantu trasy v rámci projektové dokumentace pro stavební řízení, až budou určeny dopravní trasy při výstavbě rychlostní silnice R43 a organizace výstavby, zpracovat rámcovou rozptylovou studii alespoň pro případy, kdy dopravní trasy budou procházet zastavěným územím obcí a kdy intenzita staveništní dopravy na těchto trasách bude představovat podstatné nebo významné zvýšení dosavadní dopravní intenzity, aby bylo prokázáno, že obyvatelé těchto obcí nebudou vystaveni nadměrnému znečištění ovzduší, jež by mohlo ovlivnit jejich zdravotní stav.
50. Navrhnout opatření k eliminaci negativních dopadů výstavby na kvalitu ovzduší v dotčených obytných zónách.
51. Pro vybranou trasu provést v dalším stupni projektové dokumentace podrobnější doplňující biologický průzkum a biologické hodnocení a na jeho základě stanovit konkrétní podmínky pro minimalizaci vlivů na nalezené zvláště chráněné nebo cenné druhy.
52. Zpracovat studii pro transfer srstnatce pleťového z tělesa Staré dálnice na vhodné náhradní lokality.
53. V další fázi projektové přípravy stavby minimalizovat rozsah technických úprav koryt křížených vodních toků a zachovat jejich přirozený ráz.
54. Pro zvýšení biodiverzity navrhnout osetí svahů nového silničního tělesa druhově bohatšími travními směsmi.
55. Pro vybranou trasu zpracovat v dalším stupni projektové dokumentace podrobnou migrační studii a na jejím základě optimalizovat technické a stavební řešení silnice R43 a opatření pro zajištění dostatečných migračních koridorů. Pro ochranu zvěře realizovat oplocení silnice se zaústěním na mostní přechody a migrační koridory.
56. Zajistit migrační prostupnost tělesa komunikace pro nejširší spektrum organismů a v maximální míře zamezit střetům s vozidly. Zajistit dostatečně hustou síť funkčních ekoduktů.
57. Zajistit realizaci adekvátních kompenzačních opatření – kompenzaci zaniklých biotopů, doprovodná opatření při realizaci ekoduktů, naváděcích tras a letových koridorů, využití možného potenciálu vzniku „kvalitních biotopů“ na stavbou

zasažených místech a v jejich okolí (zářezy, násypy...), kompenzaci za zábory volné krajiny, vytvořit nová refugia pro řadu organismů, výsadbu geograficky původních stromů a keřů, zakládání lučních porostů, realizaci drobných vodních ploch, či ponechání vhodných částí samovolné sukcesi.

58. Zajistit tahové cesty obojživelníků vhodným způsobem přemostění potoků a řek, případně vybudování speciálních podchodů pro obojživelníky. Za zánik rozmnožovací lokality (Skalice – jezírko Žlábky) obojživelníků bude třeba vybudovat vhodnou náhradní lokalitu, která umožní místním populacím jejich další reprodukci, vytvoření nových rozmnožovacích lokalit.
59. Na zmírnění negativních vlivů na chráněné plazy (ještěrky obecné a slepýše křehkého) by měla být realizována kompenzační opatření, jež podpoří jejich místní populace. Může se jednat především o budování vhodných stanovištních mikrolokalit (např.: kamenné zídky či hromady), umělých zimovišť či celých náhradních biotopů.
60. Případné odtěžování dnového sedimentu za účelem dosažení žádoucí průtočné kapacity mostního profilu by mělo být realizováno na základě těchto podmínek:
 - a) Pohyb mechanizace v korytě musí být omezen na nejnutnější míru. Práce v korytě by měly být provedeny v co možná nejkratším čase.
 - b) Práce v korytě realizovat mimo hlavního období rozmnožování ryb (březen - květen), pokud se ryby v daném úseku vyskytují. Práce by neměly probíhat také v době vysokých teplot a extrémně nízkých průtoků (letní měsíce), kdy může nastat hynutí ryb v důsledku dušení.
 - c) V každém případě je třeba zabránit únikům provozních kapalin (pohonné hmoty, mazací oleje aj.) do vodního prostředí. Pro případ havárie by měla být v navazujícím úseku nainstalována normá stěna.
 - d) Pro všechny stavební zásahy platí zásada, že je třeba zcela vyloučit únik cementového mléka do toku (dodržení technologické kázně), jež ve všech případech představuje havarijní situaci s fatálními následky pro říční faunu.
61. Preferovat výstavbu dostatečně kapacitních mostů, a to i za cenu zvýšených nákladů, před zásahy do koryt vodních toků.
62. Součástí stavebních zásahů do koryt by měly být také opatření na zlepšení životních podmínek pro vodní organismy, zejména pak ryby. Jedním z vhodných typů opatření je zvyšování členitosti necitlivě upravených koryt instalací jednotlivých kamenů velké velikosti, zasazených do dna. Kameny tak budou v korytě vytvářet proudové stíny a obecně rozčleňovat proudnici.
63. Pro omezení negativního vlivu na netopýry v současnosti využívající zájmové území, zajistit následující opatření:
 - a) Porosty, nacházející se přímo na dálničním tělese, které bude nutno vykácet, by měly být odstraněny začátkem podzimního období. Pokud by došlo k smýcení v zimním období, hrozí přímá likvidace zimujících jedinců a úhyny v důsledku podchlazení.
 - b) V místech, kde je silniční těleso téměř v rovině nebo pouze mírně nad současným terénem biokoridoru, hrozí kolize netopýrů s vozidly. V těchto místech by měla být osázena čela koridorů za krajnicí tělesa hustým, alespoň

2 m vysokým keřovým porostem nebo instalovány umělé pásy ptačích zábran, aby k přirozenému snižování výšky nedocházelo a netopýři přelétli těleso bez újmy.

- c) Biokoridory by měly být zachovány především v místech, kde těleso odděluje dva velmi blízké lesní celky (pás otevřené plochy nepřekračuje 50 m), kde odděluje vodní plochu od lesního porostu nebo intravilánu, popřípadě kvalitní porost od intravilánu.
64. Pro zajištění funkčnosti ÚSES navrhnout úpravu ÚSES vyplývající ze zásahů do jeho jednotlivých prvků.
 65. U přeložek komunikací navrhnout a provést obnovu doprovodných porostů s preferencí stanovištně vhodných dřevin.
 66. Navrhnout a realizovat výsadbu izolační zeleně mezi tělesem rychlostní silnice a obytnou zástavbou dotčených obcí. Konkrétní rozsah a podmínky budou stanoveny na základě místních podmínek a majetkových vztahů k dotčeným pozemkům.
 67. Pro kompenzační výsadby mimolesní i lesní zeleně je nezbytné použít geograficky původní dřeviny, přičemž je důležité zohlednit stanovištní podmínky (expozice svahu, fyzikální a chemické vlastnosti půdního substrátu).
 68. V okolí přírodní památky Čtvrtky za Bořím realizovat soustavu hydrogeologických vrtů s cílem prověření zdroje a směru proudění podzemní vody, která je klíčová pro existenci lokality.
 69. Projekčně prověřit rozsah navržených mimoúrovňových křižovatek, v případě možnosti tyto MÚK minimalizovat.
 70. Před zahájením stavebních prací odstranit nelegální skládky odpadů, jež se vyskytují na tělese Staré dálnice a jejichž původ není znám. Je třeba provést identifikaci odpadů zde uložených a navrhnout způsob jejich odstranění.
 71. Při přípravě plánu organizace výstavby minimalizovat (rozsahem i časově) dočasný zábor PUPFL při průchodu trasy lesními celky.
 72. Zpracovat etapy stavby a plán organizace výstavby tak, aby byly během výstavby v maximální míře minimalizovány veškeré negativní vlivy na okolí, na životní prostředí i obyvatelstvo.
 73. Etapizaci i provádění stavby navrhnout tak, aby byla co nejvíce zkrácena celá doba výstavby, a tím omezeno časové působení nepříznivých vlivů.
 74. Staveništní dopravu navrhnout tak, aby probíhala po linii budoucího tělesa komunikace a nezasahovala mimo těleso.
 75. Vytvořit dostatečný časový prostor pro předstihové provedení záchranných archeologických výzkumů (dále jen „ZAV“), mimo jiné také v rámci správního řízení, tzn. vykoupení nebo pronájem vytipovaných ploch a jejich předstihové vynětí ze zemědělského půdního fondu.
 76. Zavčas uzavřít smlouvy a dohody podle platných právních norem mezi investorem a oprávněnou organizací na provedení ZAV.
 77. V dostatečném předstihu provést liniovou sondáž celé trasy za pomoci techniky a na jejím základě zmapovat co nejpřesněji všechna naleziště, případně hustotu jejich

osídlení (což je považováno za nejobektivnější, nejefektivnější a nejlevnější metodu). Na některých takto již vytipovaných nalezištích může být sondáž doplněna o kvalitní archeogeofyzikální prospekci za účelem upřesnění struktury osídlení.

78. Umožnit na pozitivně zjištěných lokalitách záchranu stavbou ohrožených archeologických památek především formou předstihových výzkumů v klimaticky příznivém období.
79. V dalším stupni projektové dokumentace prověřit, aby tangenta u Kuřimi mýjela Špihlík mezi Špihlíkem a Zlobicí, výškově řešit tangentu v zářezu, příp. valy tak, aby nebyl narušen krajinný ráz volné přírody. Dále vedení tangenty řešit tak, aby byla vedena co nejšetrnějším způsobem tak, aby případná stavba měla co možná nejmenší negativní dopad na kvalitu pozemků v blízkosti silnice II-385 a MÚK TOS a neměla negativní vliv na příjezd k pozemkům a stavbám v tomto území.
80. V dalším stupni projektové dokumentace prověřit zachování příjezdů do Kuřimi - od Čebína z R43, u Golfového hřiště, u Prefy, u Podlesí.
81. V dalším stupni projektové dokumentace prověřit v úseku propojení R43 a I/43 zachování propojení Kuřimi s přírodní památkou Zlobice pro pěší, cyklistickou a motor. dopravu (min. 3 přemostění).
82. V dalším stupni projektové dokumentace zohlednit a zachovat novou cyklostezku Malhostovice – Kuřim.

Podmínky pro fázi realizace záměru:

83. Dodržovat technologickou kázeň při provádění stavby a pravidelně kontrolovat její dodržování.
84. Při průchodu stavby v blízkosti vodních zdrojů striktně zachovávat veškerá opatření k zabezpečení povodí před náhodnými úniky závadných a nebezpečných látek, stavbu provádět a zabezpečit tak, aby nedošlo k riziku ohrožení kvality vodních zdrojů.
85. Kompenzovat břehové a doprovodné porosty vodních toků a vodních ploch poškozených či zničených výstavbou rychlostní silnice jejich revitalizací, včetně výsadby domácích dřevin odpovídajících stanovištním podmínkám.
86. Veškeré odpadní vody před vypouštěním do recipientů předčistit v záchytných a usazovacích nádržích.
87. Zabezpečit staveniště, zařízení staveniště i skládky a deponie zemin a jiných sypkých materiálů tak, aby nedocházelo ke splavování do vodních toků a k jejich zanášení.
88. Zajistit pravidelnou kontrolu technického stavu vozidel a mechanismů, aby bylo minimalizováno riziko úniku ropných látek a riziko kontaminace povrchových a podzemních vod.
89. Vozidla a mechanismy odstavovat pouze na zpevněné a zabezpečené ploše.
90. V případě úniku znečišťujících látek okamžitě zabránit jejich dalšímu šíření, zahájit sanaci úkapu sorbentem a zajistit nezbytný následný úklid kontaminovaného místa.
91. V průběhu výstavby musí být dodržovány limitní hodnoty hluku ze stavební činnosti a případně realizována protihluková opatření na chráněných objektech.

92. Neprovádět stavební činnost v době od 21.00 hod do 7.00 hod, neboť v této době platí nižší limitní hodnoty hluku.
93. Nejvíce hlučné práce doporučujeme provádět v době od 8.00 do 12.00 hod a od 13.00 do 17.00 hod, a to pouze v pracovní dny.
94. V průběhu stavebních prací důsledně vypínat nepoužívané technologie a užívat jen technologie splňující požadavky nařízení vlády č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska emisí hluku, ve znění pozdějších předpisů.
95. Před uvedením stavby do trvalého užívání budou předloženy výsledky měření hluku k ověření předpokládaných hladin hluku. Na základě výsledků budou případně navržena dodatečná protihluková opatření, aby byly dodrženy platné hygienické limity hluku.
96. Před započítím výkopových a stavebních prací provést analýzu skrývkových a výkopových zemin na případnou kontaminaci. Na základě výsledků rozhodnout o následném využití těchto zemin.
97. Před započítím stavby je nutné zajistit oddělené deponování ornice při skrývkových pracích a její využití dle požadavků příslušného orgánu ochrany ZPF; skrývku ornice je třeba zabezpečit jak proti degradaci, tak i proti jejímu zaplevelení, příp. invazi neofytů.
98. Skrývku půdy provádět v období vegetačního klidu.
99. Skrývku ornice I. a II. tř. ochrany nepoužívat na stavbě na rekultivaci ploch stavenišť a svahů, ale po dohodě s orgánem ochrany ZPF přednostně využít pro zemědělské využití ke kultivaci méně bonitních půd podle pokynů příslušného orgánu ochrany ZPF.
100. Veškeré práce na stavbě musí být prováděny způsobem, který minimalizuje nebezpečí úniku znečišťujících látek, a tím i riziko kontaminace půdy (zajistit pravidelnou kontrolu automobilů a mechanismů pracujících na stavbách, jejich případnou údržbu/opravy provádět mimo plochu staveniště, na plochách zařízení staveniště neskladovat pohonné hmoty, na staveništi zajistit dostatek prostředků pro rychlou a účinnou likvidaci případného havarijního úniku závadných látek aj.).
101. Oznámit v předstihu zahájení skrývky a zemních prací příslušnému archeologickému pracovišti, v případě náhodných archeologických nálezů při těžbě postupovat podle ustanovení zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (umožnit záchranný archeologický výzkum atd.).
102. Provádět veškeré zemní práce na základě domluvy mezi archeologem, investorem a dodavatelem stavby.
103. Provádět skrývky orničních a podorničních vrstev po celé trase pod odborným dohledem a podle dispozic zástupce oprávněné archeologické organizace.
104. Umožnit vstup a prohlídky terénu pracovníkům organizace provádějící výzkum po celou dobu trvání stavby.
105. Veškeré podstatné změny a doplňky projektu dotýkající se archeologických zájmů neprodleně konzultovat s oprávněnou organizací.

106. Oznamovat termíny zahájení zemních prací na jednotlivých úsecích stavby nebo objektech s dostatečným předstihem alespoň 14 dnů za účelem koordinace harmonogramu stavby s postupem archeologických prací.
107. Při výstavbě účinně chránit stávající dřeviny bedněním aj., nenarušovat vegetační kryt.
108. Náhradní výsadby za pokácenou zeleň realizovat po dohodě s dotčenými obcemi především na návrhových plochách dle platných ÚP obcí.
109. Zajistit smluvně likvidaci odpadů při výstavbě oprávněnými firmami.
110. Při provádění stavby vést podrobnou evidenci odpadů, jejich produkci a nakládání s nimi. Přednostně omezovat vznik odpadů, vzniklé odpady v maximální míře znovu využívat nebo předat k recyklaci.
111. Vegetační úpravy okolí propustků, které jsou součástí biokoridorů, je nutno upravit v souladu s Metodikou křížení komunikací vodních toků, kterou vydala Agentura ochrany přírody a krajiny.
112. Kromě dotčených EVL maximálně eliminovat staveništní dopravu i v blízkosti přírodní památky Čtvrtky za Bořím.
113. V okolí dotčených EVL i přírodní památky Čtvrtky za Bořím a rovněž na PUPFL nebudovat stavební dvory, dočasné skládky zemin ani přístupové komunikace ke stavbě. Zvážit dočasné oplocení výše uvedených lokalit (ze strany ke stavbě) z důvodu zamezení přístupu osob ze stavby do těchto cenných území.
114. V průběhu stavby zajistit veškerá opatření pro minimalizaci emisí znečišťujících látek (zejména prašných emisí) do ovzduší - např. zkrápěním a zakrýváním prašných materiálů a deponií zemin, udržováním staveništních i ostatních komunikací v čistotě (pravidelný úklid), zakrýváním prašných materiálů při dopravě nákladními auty, pravidelné čištění dopravních prostředků a stavebních mechanismů používaných na stavbě, pravidelná kontrola technického stavu dopravních prostředků a stavebních mechanismů používaných na stavbě z hlediska produkce emisí, omezení zemních prací a prašných činností za sucha nebo silně větrného počasí atd.
115. Po ukončení stavby (jednotlivých etap nebo dílčích úseků) neprodleně odstranit veškerá již nepotřebná zařízení staveniště a stavebních dvorů, uvolněné plochy rekultivovat a uvést do původního stavu.
116. V období výstavby zajistit dostatečnými preventivními opatřeními (např. kontrola technického stavu mechanismů, manipulace se závadnými látkami pouze na zabezpečené ploše, dodržování technologie stavby a provozního řádu atd.), aby nedošlo ke kontaminaci půdy závadnými nebo nebezpečnými látkami.
117. Před zahájením stavebních prací v předstihu informovat Moravský rybářský svaz o zahájení stavebních prací, za účelem odlovení ryb v povodí toků Svitava a Semíč.



Podmínky pro fázi provozu záměru:

118. Zajistit realizaci a dodržování všech navržených opatření k minimalizaci negativních vlivů při provozu a údržbě silnic.
119. Zpracovat havarijný plán pro komunikaci k zajištění ochrany půdy a vod před kontaminací.

120. Před uvedením stavby do trvalého užívání předložit výsledky měření hluku k ověření předpokládaných hladin hluku. Na základě výsledků budou případně navržena dodatečná protihluková opatření, aby byly dodrženy platné hygienické limity hluku.

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

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


**Ing. Jaroslava HONOVÁ, v.r.**
ředitelka odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
(otisk kulatého razítka se státním znakem č. 11)

Přílohy:

1. Vyloučení významného negativního vlivu varianty 1 na EVL
2. Podrobné vypořádání doručených vyjádření k posudku zpracované zpracovatelkou posudku

Obdrží:

oznamovatel, dotčené správní úřady, dotčené územní samosprávné celky, zpracovatel dokumentace, zpracovatel posudku