

Praha dne 4. února 2025
Čj.: MZP/2024/710/4920
Vyřizuje: Ing. Páclová
Tel.: 267 122 884
E-mail: lucie.paclova@mzp.gov.cz

PRODLOUŽENÍ PLATNOSTI STANOVISKA
K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
(vydaného pod čj. 106072/ENV/10 dne 21. 12. 2010 (dále jen „stanovisko EIA“))

podle § 9a odst. 4 a 5 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“) a podle části páté čl. VIII bodu 1 zákona č. 465/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (dále jen „zákon č. 465/2023 Sb.“)

Identifikační údaje¹:

Název záměru:

Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka

Kapacita (rozsah) záměru:

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

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

Varianta 1

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

¹ Identifikační údaje v rozsahu částí „Název záměru“ a „Kapacita (rozsah) záměru“ jsou doslovně převzaty ze stanoviska EIA a nemohou reflektovat aktuální znalosti o záměru, jeho kategorizaci ani o jeho názvu, neboť předmětem tohoto dokumentu není aktualizace stanoviska EIA, nýbrž pouze prodloužení jeho platnosti.

Varianta 2

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

Varianta 3

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

Varianta 0

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

Součástí posuzovaného záměru (vyjma varianty 0) jsou dále:

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

Stanovisko EIA doporučilo k realizaci variantu 2 nebo variantu 1 s tím, že variantu 1 je možné zvolit k realizaci a realizovat pouze v případě projekční úpravy této varianty, která je podrobně specifikována v příloze č. 1 vydaného stanoviska EIA a která je charakterizována zejména následujícími body:

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

Umístění záměru:

Varianta 1:

kraj: Jihomoravský

obce: Bořitov, Býkovice, Čebín, Černá Hora, Drásov, Drnovice, Hluboké Dvory, Kuřim, Lubě, Lysice, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Sebranice, Skalice nad Svitavou, Skalička, Svinošice, Svitávka, Voděrady, 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, Voděrady 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, Voděrady, 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, Voděrady 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, Voděrady, 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, Voděrady u Kunštátu, Žernovník u Černé Hory

Obchodní firma oznamovatele:

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

Čerčanská 2023/12, 140 00 Praha 4

IČ: 659 93 390

Záměr „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ naplnil dikci bodu 9.3 (Novostavby, rozšiřování a přeložky dálnic a rychlostních silnic) kategorie I přílohy č. 1 k zákonu (ve znění účinném ke dni vydání stanoviska EIA). Stanovisko EIA bylo pod č. j. 106072/ENV/10 vydáno dne 21. 12. 2010 s platností na 5 let, tj. do 21. 12. 2015, s tím, že platnost může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 10 odst. 3 zákona, ve znění účinném v době vydání stanoviska EIA. Platnost stanoviska EIA byla na základě žádosti předložené dne 21. 12. 2015 prodloužena o 5 let, tedy do 21. 12. 2020 (prodloužení platnosti stanoviska čj. 22153/ENV/17 ze dne 28. 4. 2017). Žádost společnosti Ekopontis (jako zástupce oznamovatele na základě doložené plné moci) o opakované prodloužení platnosti stanoviska EIA dle § 9a odst. 4 zákona byla na Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „Ministerstvo životního prostředí“ nebo „MŽP“) doručena dne 7. 12. 2020 (tedy ještě v době platnosti stanoviska EIA). Součástí žádosti byl podklad s názvem „Dálnice D43 v úseku Kuřim – Svitávka; Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA“ (Ekopontis, s.r.o., Ing. Pavel Obrdlík, říjen 2020). Tento podklad byl dne 18. 12. 2020 doplněn o vyjádření Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí čj. JMK 168036/2020 ze dne 8. 12. 2020 a dne 21. 2. 2023 o „Botanický průzkum D43 Kuřim – Černá Hora“ (Mgr. Michal Juříček, říjen 2020) a další aktuální informace k přípravě záměru.

S ohledem na skutečnost, že varianta 2 v samostatném úseku od km 18,20 do km 30,00 nemá oporu v aktuálně platné územně plánovací dokumentaci a oznamovatel s její realizací proto již dále nepočítá, byla žádost o prodloužení platnosti stanoviska EIA dodatečně zúžena pouze pro variantu 1 (v celé délce) a pro variantu 2 pouze v úseku od km 30,0 (do konce úseku ve staničení km 40,950). Zúžení žádosti je formulováno v dopise společnosti Ekopontis doručeném na MŽP dne 13. 6. 2023 a dále v doplňujícím emailu ze dne 3. 12. 2024.

Na základě předložené žádosti **dospělo Ministerstvo životního prostředí**, jako příslušný úřad podle § 21 zákona **k závěru, že u záměru**

„Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“

v rozsahu varianty 1 (v celé délce) a v rozsahu varianty 2 (pouze v úseku od km 30,0) nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by varianta 1 a varianta 2 (v úseku od km 30,0) záměru mohly mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí, a platnost stanoviska EIA vydaného pod čj. 106072/ENV/10 dne 21. prosince 2010 se v souladu s § 9a odst. 4 a 5 zákona a v souladu s částí pátou čl. VIII bodem 1 zákona č. 465/2023 Sb. částečně prodlužuje o 5 let, tedy do 21. prosince 2025, a to pouze v rozsahu varianty 1 záměru (v celé délce) a v rozsahu varianty 2 záměru (pouze v úseku od km 30,00 do konce úseku ve staničení km 40,950).

Odůvodnění:

Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA je dokument s názvem „Dálnice D43 v úseku Kuřim – Svitávka; Podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA“ (Ekopontis, s.r.o., říjen 2020) zpracovaný autorizovanou osobou dle § 19 zákona Ing. Pavlem Obrdlíkem a kolektivem autorů (dále jen „podklad“). Dne 18. 12. 2020 a dne 21. 2. 2023 obdrželo MŽP doplňující podklady k podané žádosti, a to vyjádření Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí čj. JMK 168036/2020 ze dne 8. 12. 2020 a „Botanický průzkum D43 Kuřim - Černá hora“ (Mgr. Michal Juříček, říjen 2020). Text podkladu obsahuje popis aktuálního stavu jednotlivých složek životního prostředí v dotčeném území včetně změn oproti stavu v době vydání stanoviska EIA a jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví. Text vychází z původního znění dokumentace EIA z roku 2007 (zejména z kapitoly C), které aktualizuje dle současného stavu. V rámci každé kapitoly je obsaženo stručné shrnutí zjištěných změn, u kterých je vyhodnocena jejich významnost, dále dostatečnost stávajících podmínek stanoviska EIA vzhledem ke zjištěným změnám včetně vyhodnocení případné potřeby nového hodnocení záměru dle zákona. Podklad rovněž obsahuje popis změn poznatků a metod posuzování oproti provedenému procesu posuzování vlivů předmětného záměru na životní

prostředí. Zároveň byly v rámci podkladu zpracovány nové kapitoly dané novelizací zákona v roce 2017 (biodiverzita a zhodnocení změny klimatu). V podkladu jsou vyhodnoceny změny v území týkající se varianty 1 a varianty 2, tedy variant, které byly schváleny stanoviskem EIA (resp. závazným stanoviskem k ověření souladu čj. MZP/2018/710/3226 ze dne 20. 5. 2019).

E-mailem ze dne 6. 1. 2023 požádalo MŽP zástupce oznamovatele o doplnění botanického průzkumu, ze kterého bylo vycházeno při zpracování podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA. Požadovaný botanický průzkum (Mgr. Michal Juříček, říjen 2020) byl doplněn elektronicky dne 21. 2. 2023. Zástupce oznamovatele ve své e-mailové odpovědi ze dne 21. 2. 2023 zároveň MŽP informoval, že dle aktuálně platných Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje je pro silnici I/73 (aktuální označení komunikace R43 vyvolané novelou silničního zákona z roku 2015 a změnou technické normy ČSN 73 6101) sledován pouze jeden koridor, který odpovídá variantě 1 záměru. S ohledem na tuto skutečnost byla následně žádost o prodloužení platnosti stanoviska zástupcem oznamovatele záměru oficiálně zúžena pouze pro variantu 1 (v celé délce) a dále pro variantu 2 (pouze v úseku od km 30,0 do konce úseku ve staničení km 40,950). Zúžení žádosti je formulováno v dopise společnosti Ekopontis doručeném na MŽP dne 13. 6. 2023 a dále v doplňujícím emailu ze dne 3. 12. 2024.

Z této reakce je zřejmé, že se v souladu s § 9a odst. 5 věty poslední zákona uplatní postup obdobně podle § 9a odst. 5 věty druhé až čtvrté zákona. Z reakce zástupce oznamovatele a z výše poskytnutých informací (varianta 2 v úseku od km 18,2 do km 30,0, která byla stanoviskem EIA schválena k realizaci, není součástí platné územně plánovací dokumentace a ani není dále sledována a projektově připravována) je současně zřejmé i to, že by oznamovatel nepředložil ani oznámení záměru pro tento úsek varianty 2 (od km 18,2 do km 30,0) ve smyslu § 9a odst. 5 věty druhé zákona, a proto MŽP považuje podmínky pro postup podle § 9a odst. 5 věty čtvrté zákona bez dalšího za naplněné. Tato vůle oznamovatele je vyjádřena zřetelně, jednoznačně, pevně, úplně a trvale, takže není důvod pro jakékoliv pochyby o oznamovatelově zájmu o variantu 2 v úseku km 18,2 až 30,0, a tedy ani o oznamovatelově zájmu o předložení oznámení záměru ve smyslu § 9a odst. 5 zákona. S ohledem na obsah vyjádření zástupce oznamovatele ze dne 13. 6. 2023 a doplňujících informací zaslaných emailem dne 21. 2. 2023 a dne 3. 12. 2024 je zřejmé, že je tato jeho vůle trvalá, a v celém rozsahu tedy platí i po 1. 1. 2024 (kdy nabylo účinnosti aktuální znění § 9a odst. 5 zákona). Platnost stanoviska EIA proto MŽP prodloužilo obdobně podle § 9a odst. 5 věty čtvrté zákona jen částečně, a to v rozsahu varianty 1 (v celé délce) a v rozsahu varianty 2 (pouze v úseku od km 30,0 do konce úseku ve staničení km 40,950). V důsledku toho platnost stanoviska EIA v rozsahu varianty trasy 2 v úseku od km 18,2 do km 30,0 uplynula v souladu s § 9a odst. 4 věty třetí zákona dne 4. 2. 2025. Pro úplnost MŽP doplňuje, že znění § 9a odst. 5 zákona, které je účinné od 1. 1. 2024, se v souladu s částí pátou čl. VII bodem 1 písm. b) zákona č. 149/2023 Sb., kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o jednotném environmentálním stanovisku, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 149/2023 Sb.“), plně aplikuje i na žádosti o prodloužení platnosti stanovisek EIA předložené před tímto datem, které do tohoto data nebyly vyřízeny (blíže viz níže).

MŽP se při posouzení žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA zabývá změnami podmínek v dotčeném území a změnami poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Konkrétní změny záměru budou ověřeny v rámci navazujících řízení vedených k záměru (tzv. institut „coherence stamp“) postupem podle § 9a odst. 6 a 7 zákona.

Popis změn v dotčeném území:

Níže jsou uvedeny identifikované změny v dotčeném území oproti záměru, který byl předmětem procesu posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen „proces EIA“), a to dle podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska a dalších doplněných informací.

Obyvatelstvo

Od doby zpracování dokumentace EIA došlo na řadě míst k rozšíření stávající obytné zástavby, kdy nová zástavba zaplnila zejména funkční plochy určené pro bydlení (převážně po okrajích zastavěného území dotčených obcí). Jedná se zejména o následující lokality, s tím, že největší rozsah výstavby je patrný v Drásově, Všechovicích a Černé Hoře: obec Drásov (nová rozsáhlá obytná zástavba rodinných domů ve vzdálenosti cca 380 m západně od trasy varianty 1), obec Malhostovice (nové rodinné domy při západním okraji obce), obec Všechovice (rozšíření stávající zástavby a zaplnění proluk v severovýchodní a jižní části obce), obec Skalička (rozšíření plochy výstavby rodinných domů v severozápadní části obce), obec Malá Lhota (nové rodinné domy v severní části obce), obec Žernovnik (nové rodinné domy v jižní a východní části obce - rozšíření okraje zástavby), obec Černá hora, část Selkov (nová rozsáhlá plocha pro bydlení v severozápadní části obce - severní a jižní část rozdělená ulicemi U Selkova), obec Svitávka (výstavba rodinného domu na okraji zástavby v jižní části obce). Všechny tyto lokality, resp. objekty, nebudou záměrem přímo dotčeny. V rámci ochrany před hlukem byly v dokumentaci EIA na řadě výše uvedených míst navrženy protihlukové stěny. Protihluková opatření navržená v dokumentaci EIA byla navržena tak, aby chránila nejen tehdy stojící zástavbu, ale i budoucí zástavbu na plochách výhledové zástavby dle územně plánovacích dokumentací jednotlivých obcí. Vzhledem k tomu, že veškerá výše zmiňovaná nově postavená zástavba se nachází na těchto plochách, je těmito opatřeními dostatečně chráněna a nachází se mimo dosah limitních izofon z provozu záměru. Navržená opatření z dokumentace EIA tak není nutné s ohledem na novou výstavbu přehodnotit.

Od doby procesu EIA dochází v dotčených obcích pouze k nevýznamným změnám v počtu obyvatel v sídlech dotčených trasou záměru. K nejvýznamnějšímu nárůstu počtu obyvatel došlo mezi lety 2010 - 2021 v obci Drásov (nárůst obyvatel z 1 151 na 1 836), Skalička (nárůst obyvatel z 1 151 na 1 836), Svinošice (nárůst obyvatel z 220 na 360), Býkovice (nárůst obyvatel z 182 na 235) a Všechovice (nárůst obyvatel z 182 na 269). V rámci předloženého podkladu byly vlivy na obyvatelstvo vyhodnoceny na základě aktualizovaných dat z oblasti hluku a emisí (blíže v kapitole Hluk a v kapitole Ovzduší).

Z hlediska veřejného zdraví vycházejí závěry z aktualizovaného hlukového a imisního posouzení. Podkladem pro vyhodnocení zdravotních rizik byla studie „Hodnocení zdravotních rizik pro záměr rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“, která byla součástí dokumentace EIA z roku 2007 a jejíž

závěry byly v roce 2015 na základě tehdy aktualizovaných vstupních údajů (pro potřeby prodloužení platnosti stanoviska z roku 2017) prověřeny (prof. MUDr. Jaroslav Kotulán). Při určování změn, ke kterým došlo od zpracování dokumentace EIA a které mají současně zdravotní význam, došlo dle podkladu pouze ke změnám predikce intenzit dopravy (a z ní vycházející odchylky v hlukovém a imisním zatížení dotčeného území). Celkově lze k prognózám škodlivin v ovzduší konstatovat, že i když jsou výsledky podle výpočtů z aktualizovaných údajů oproti dokumentaci EIA místy odlišné, zůstávají nadále spolehlivě a většinou velmi výrazně pod stanovenými limity, takže nemají zdravotní význam. Potenciální vlivy dopravního hluku na obyvatelstvo zůstávají beze změny. Výsledky zdravotního hodnocení charakterizované v dokumentaci EIA tak zůstávají nadále v platnosti a jsou plně použitelné i pro současnou prognózu založenou na aktualizovaných podkladech (blíže viz kapitola Hluk a kapitola Ovzduší).

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Ovzduší a klima

Z hlediska ochrany ovzduší došlo ke změně legislativních předpisů (účinnosti nabyl zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“)), imisní limity zůstaly zachovány, kromě limitu pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{2,5}, u kterého došlo od 1. 1. 2020 ke zpřísnění limitu z 25 µg/m³ na 20 µg/m³.

Pro stanovení stávající úrovně znečištění byly v rámci podkladu použity, v souladu s požadavky zákona č. 201/2012 Sb., mapy klouzavého pětiletého průměru koncentrací pro jednotlivé znečišťující látky za období 2007 - 2011, 2009 - 2013, 2011 - 2015, 2013 - 2017 a 2015 - 2019 ve čtverečné síti 1 x 1 km.

Imisní pozadí škodlivin dle map z let 2007 - 2011 (doba zpracování dokumentace EIA) je následující: NO₂ 7,7 – 19,6 µg/m³, PM_{10(roční)} 20,7 – 25,4 µg/m³, PM_{2,5} – v daném období nebyl sledován, benzen 0,6 – 0,9 µg/m³ a benzo(a)pyren 0,43 – 0,91 ng/m³.

Průměrné imisní koncentrace dle imisních map z let 2015 - 2019 (doba zpracování podkladu) jsou dle předloženého podkladu následující: NO₂ 9,0 – 16,6 µg/m³, PM_{10(roční)} 18,3 – 21,5 µg/m³, PM_{2,5} 14,0 – 16,4 µg/m³, benzen 0,8 – 1,2 µg/m³ a benzo(a)pyren 0,40 – 0,80 ng/m³. Hygienický limit pro průměrné roční koncentrace sledovaných znečišťujících látek byl v území splněn.

V roce 2020 byla pro výpočet množství emisí použita aktualizovaná prognóza intenzit dopravy a zejména aktuální databáze MEFA, verze MEFA 13. Významnou změnou databáze MEFA 13 bylo zvýšení emise benzo(a)pyrenu a doplnění resuspenze u benzo(a)pyrenu a prachových částic. S časovým odstupem obou hodnocení se pozitivně projevuje změna emisních faktorů, resp. jejich pozitivní projev ve změně dynamické skladby vozového parku předpokládající postupné navyšování podílu vozidel splňujících vyšší normu EURO. V následujících tabulkách jsou porovnány vypočtené celkové emise hlavních škodlivin dle dokumentace EIA (2007 – MEFA02) a dle databáze MEFA13 pro dynamickou skladbu vozového parku odpovídající roku 2020. Počet vozidel je ve všech případech vztažen k roku 2035:

Varianta 0	CO	NO ₂	PM ₁₀			PM _{2,5}			benzen	Benzo(a)pyren			
			emise	resusp.	suma	emise	resusp.	suma		emise	resusp.	suma	
Stávající silnice I/43	2007	283,2	16,8	-	-	13,4	-	-	-	2,3	-	-	0,0002
	2020	352,3	22,5	19,7	38,4	58,0	15,5	9,3	24,8	2,2	0,0034	0,0002	0,0036
Ostatní silnice	2007	107,4	5,8	-	-	4,5	-	-	-	1,0	-	-	0,0001
	2020	104,4	7,1	5,9	38,3	44,2	4,5	9,3	13,8	0,8	0,0010	0,0001	0,0010
celkem	2007	390,6	22,6	-	-	17,9	-	-	-	3,3	-	-	0,0003
	2020	456,4	29,6	25,6	76,6	102,2	20,0	18,5	38,6	2,9	0,0044	0,0002	0,0046

Varianta 1	CO	NO ₂	PM ₁₀			PM _{2,5}			benzen	Benzo(a)pyren			
			emise	resusp.	suma	emise	resusp.	suma		emise	resusp.	suma	
R43	2007	248,7	15,4	-	-	13,2	-	-	-	2,0	-	-	0,0002
	2020	211,1	17,8	12,9	55,3	68,3	10,2	13,4	23,6	1,6	0,0019	0,0002	0,0021
Stávající silnice I/43	2007	72,3	4,1	-	-	3,2	-	-	-	0,7	-	-	0,0001
	2020	60,8	5,7	4,2	42,8	47,0	3,2	10,4	13,6	0,6	0,0007	0,0001	0,0008
Ostatní silnice	2007	94,7	4,9	-	-	3,8	-	-	-	0,9	-	-	0,0001
	2020	36,2	3,1	2,5	26,4	28,9	1,8	6,4	8,2	0,4	0,0004	0,0001	0,0005
celkem	2007	415,7	24,5	-	-	20,2	-	-	-	3,5	-	-	0,0003
	2020	308,1	26,5	19,6	124,6	144,2	15,2	30,1	45,4	2,6	0,0030	0,0003	0,0033

Varianta 2 (v celém rozsahu dle dok. EIA)	CO	NO ₂	PM ₁₀			PM _{2,5}			benzen	Benzo(a)pyren			
			emise	resusp.	suma	emise	resusp.	suma		emise	resusp.	suma	
R43	2007	248,7	15,4	-	-	13,2	-	-	-	2,0	-	-	0,0002
	2020	208,7	17,6	12,8	55,6	68,4	10,1	13,4	23,6	1,6	0,0019	0,0002	0,0021
Stávající silnice I/43	2007	72,3	4,1	-	-	3,2	-	-	-	0,7	-	-	0,0001
	2020	60,8	5,7	4,2	42,8	47,0	3,2	10,4	13,6	0,6	0,0007	0,0001	0,0008
Ostatní silnice	2007	94,7	4,9	-	-	3,8	-	-	-	0,9	-	-	0,0001
	2020	36,2	3,1	2,5	26,5	29,0	1,8	6,4	8,2	0,4	0,0004	0,0001	0,0004
celkem	2007	415,7	24,5	-	-	20,2	-	-	-	3,5	-	-	0,0003
	2020	305,7	26,3	19,5	124,9	144,4	15,1	30,2	45,3	2,6	0,0030	0,0003	0,0032

Z výše uvedených hodnot vyplývá, že mezi výpočty z roku 2007 a 2020 jsou patrné následující změny:

- emise CO zůstávají na obdobné úrovni;
- emise NO₂ mírně roste – zde se projevuje vliv nové databáze MEFA a zejména změna dynamické skladby vozového parku;
- zejména vlivem resuspenze významně rostou emise prachových částic PM₁₀. Nová MEFA umožňuje také odvodit emise PM_{2.5}, které nebyly v roce 2007 počítány;
- emise benzenu mírně klesají;
- emise benzo(a)pyrenu je cca o řád vyšší, což je dáno novou verzí MEFA a zároveň změnou dynamické skladby vozového parku.

Modelový výpočet pro zjištění imisního příspěvku hlavních znečišťujících látek do ovzduší byl dle podkladu přepočítán. Oproti roku 2007 došlo ke změnám odhadu intenzit dopravy (blíže viz kapitola Intenzity dopravy) (významný vliv představuje nově zavedená kategorie lehkých nákladních automobilů, které byly přesunuty z kategorie těžkých nákladních automobilů, u které tímto došlo k významnému snížení), změnil se odhad emisních příspěvků (viz výše) a změnil se přístup ke způsobu výpočtu liniových zdrojů v metodice SYMOS97. Na zpracované prognóze průměrných a maximálních imisních příspěvků emitovaných do ovzduší v dotčených sídlech k výhledovému roku 2035 jsou oproti výpočtům z roku 2007 patrné následující změny:

- imisní příspěvky CO mírně narostly, přestože emise této látky se snížila (dáno rozdílným přístupem k výpočtu maximálních imisních koncentrací);
- imisní příspěvky benzenu jsou mírně nižší (dáno snížením množství emisí těchto látek);
- k výraznému navýšení došlo v případě imisního příspěvku benzo(a)pyrenu a PM₁₀ (dáno nárůstem emisí obou látek v nové verzi MEFA a u příspěvků k denní koncentraci PM₁₀ je to také rozdílným přístupem k výpočtu maximálních imisních koncentrací).

Celkově lze k prognózám škodlivin v ovzduší konstatovat, že i když jsou výsledky podle výpočtů z aktualizovaných údajů oproti dokumentaci EIA mírně odlišné (některé jsou nižší, některé vyšší viz výše), zůstávají nadále spolehlivé a většinou velmi výrazně pod stanovenými limity. Přestože oproti výpočtu provedenému v roce 2007 došlo ke změnám způsobeným především novými emisními faktory obsaženými v databázi MEFA13, a tedy i nárůstu emisí a následně imisního zatížení, zůstávají závěry dosažené v roce 2007 i nadále aktuální. Nový výpočet zpracovaný aktuálnějšími metodami prokázal na jedné straně zvýšení nevýhodnosti ponechání stávajícího stavu a na straně druhé i přes vyšší hodnoty prokázal stále podlimitní příspěvky aktivních variant. Z hlediska vlivu na ovzduší lze závěry dosažené v roce 2007 po jejich prověření novým výpočtem považovat za stále aktuální.

V zájmovém území nenastaly změny týkající se klimatických charakteristik. Obecně lze konstatovat, že vliv stavby na klimatické charakteristiky dotčeného území bude minimální a případné změny budou mít úzce lokální charakter. V rámci zpracovaného podkladu byly nově doplněny údaje popisující klimatické změny s tím, že tyto změny musí být reflektovány

v celospolečenském měřítku a že se nejedná o změny, které by mohly vyvolat dosud neposouzené významné negativní vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dle vyhodnocení zranitelnosti záměru vůči dopadům změny klimatu jsou ve vztahu k dálnici D43 relevantními riziky následující klimatické jevy: přívalové deště a bouřky (bleskové povodně), extrémní nárazový vítr, extrémně vysoké teploty, sněhové vánice, námraza a ledovka a mlhy. Rizika pro záměr spojená se změnou klimatu jsou hodnocena převážně jako střední (nízké riziko představují přívalové deště a bouřky a extrémní nárazový vítr). Prakticky ve všech popsanych případech jsou rizika řešitelná pomocí stavebně technických opatření, mezi něž patří použití stavebních materiálů odolných proti vysokým teplotám i proti mrazu a proti opakovaným změnám teploty vzduchu, instalace zásněžek kolem vozovky v rizikových úsecích, realizace telematických systémů, které budou řidiče informovat o riziku námrazy a mlhy atd.

Jedná se o upřesnění vstupních údajů na základě platné legislativy a metodiky. S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Hluk

Od doby zpracování dokumentace EIA došlo ke změně nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, které bylo nahrazeno nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Výše platných hygienických limitů hluku použitých pro hodnocení zůstala zachována (pozn.: podrobněji jsou legislativní změny v této oblasti komentovány níže v kapitole „Změny poznatků a metod posuzování“).

V roce 2007 bylo hlukové zatížení v rámci dokumentace EIA posuzováno jako plošné hlukové zatížení území (izofony). Hodnoty hluku ve výpočtových bodech počítány nebyly. Aktualizovaná prognóza dopravy (2020) vykazuje na jednotlivých úsecích navrhované R43 nižší celkový počet vozidel za 24 hodin a zároveň významný pokles vozidel v kategorii těžká vozidla. Oproti výsledkům modelových výpočtů z roku 2007 tak došlo k poklesu emisní hlučnosti dopravního proudu, a tedy i k poklesu hlukového zatížení v okolí posuzovaných úseků komunikace, a to o cca 1,0 - 1,5 dB v denní době a cca 0,8 - 1,2 dB v noční době (v závislosti na úseku). Hlukové hygienické limity budou po realizaci záměru plněny. Vzhledem k tomu, že změna prognózy intenzit dopravy v roce 2020 má charakter poklesu prognózovaných dat (viz kapitola Intenzity dopravy), zůstávají způsoby hlukového výpočtu a jeho výsledky prezentované v dokumentaci EIA z roku 2007 v platnosti (údaje a závěry prezentované v dokumentaci EIA 2007 jsou na straně bezpečnosti výpočtu).

Vyhodnocení hlukového zatížení území a návrhy na opatření v dokumentaci EIA z roku 2007 bylo provedeno i ve vztahu k plochám výhledové zástavby dle územně plánovací dokumentace jednotlivých obcí a sídel. Dle podkladu bylo ověřeno, že veškerá nová zástavba ležící v dosahu vlivů hodnocené stavby leží na těchto plochách, a proto opatření z dokumentace EIA z roku 2007 lze uplatnit i na nově zastavěné plochy.

V aktivních variantách je trasa silnice R43 vedena v nové trase mimo intravilány sídel. Hlavním vlivem realizace záměru je především významné snížení intenzit dopravy projíždějící přes intravilány sídel, kterými prochází stávající silnice I/43 a s ním spojené snížení hlukového zatížení chráněných venkovních prostor a chráněných venkovních prostor staveb v těchto sídlech. V úsecích, kde nebylo možno zachovat dostatečný odstup od zástavby a jiných chráněných venkovních prostor, budou v dalším stupni projektové dokumentace upřesněny návrhy protihlukových stěn, jejichž předběžný rozsah byl navržen v rámci dokumentace EIA.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Intenzity dopravy

Součástí předloženého podkladu je studie „Aktualizace intenzit dopravy“ (HBH projekt, spol. s r. o., Ing. Tomáš Plichta, 11/2020). Porovnání hodnot z roku 2020 s hodnotami použitými v dokumentaci EIA bylo provedeno pro výhledový rok 2035, který sloužil pro další výpočty provedené v rámci Hlukové a Rozptylové studie. Hlavní rozdíl mezi hodnotami použitými v dokumentaci EIA z roku 2007 a aktualizovanými hodnotami z roku 2020 je především rok Celostátního sčítání dopravy (CSD), ke kterému jsou intenzity vztaženy – v dokumentaci EIA byly hodnoty vztaženy k CSD z roku 2005, aktualizované hodnoty jsou vztaženy k CSD z roku 2016. Plynou z toho následující hlavní metodické rozdíly:

- úprava růstových koeficientů a jejich členění na kategorie (CSD 2005 osobní/nákladní automobily, CSD 2016 osobní/lehká nákladní/těžká vozidla)
- změna metodiky přepočtu těžkých vozidel (CSD 2005 počítá nákladní soupravy jako dvě vozidla, CSD 2016 jako jedno vozidlo)

Obecně lze konstatovat, že každé CSD podchycuje k danému roku aktuální situaci zatížení silniční sítě a s ohledem na předpokládaný ekonomický rozvoj stanovuje růstové koeficienty reagující na aktuální předpoklady vývoje dopravy (dle podkladu se do CSD 2005 promítnul optimističtější výhled ekonomického rozvoje, zatímco výhled pro CSD 2016 dával více konzervativní odhad). Dalším významný rozdíl přináší stav posuzovaných sítí. Zatímco výhledová komunikační síť použitá pro dokumentaci EIA zahrnovala z výhledových úseků pouze R35, aktuální výhledová síť uvažuje s mnohem větším rozsahem změn (oproti původní dokumentaci se např. uvažuje s realizací stavby I/43 Česká-Kuřim východ (včetně MÚK Podlesí), obchvatem Lipůvky (s MÚK Lipůvka), homogenizací stávající silnice I/43 v úseku Lipůvka-Sebranice, stavbou Čebín obchvat atd.). Srovnání aktualizovaných hodnot ročních průměrných denních intenzit (RPDI) v nulové variantě a ve variantách 1 a 2 pro rok 2035 na základních úsecích posuzované sítě s údaji intenzit, se kterými počítala původně vypracovaná dokumentace EIA pro rok 2035, je uvedeno v následujících tabulkách:

Porovnání intenzit dopravy – RPDI – rok 2035 – varianta Nulová (výběr hlavních úseků):

úsek	Hodnoty dle EIA 2007			Aktualizované hodnoty 2020				Akt. hodnoty 2020 dle metodiky CSD 2005	
	LV	T	Suma	LV	LN	TN	Suma	T	Suma
I/43 směr Brno – II/385	47 410	7 967	55 377	44 576	3 767	3 016	51 359	8 262	52 838
I/43 II/386 – II/379	27 940	5 899	33 839	27 338	2 627	2 503	32 468	6 539	33 877
I/43 Lipůvka – Lažany	19 790	4 938	24 728	18 704	1 937	2 198	22 839	5 475	24 179
I/43 II/150 – Sebranice	15 880	3 980	19 860	13 980	1 570	1 898	17 448	4 600	18 580

Porovnání intenzit dopravy – RPDI – rok 2035 – Aktivní varianty 1 a 2 (výběr hlavních úseků):

úsek	Hodnoty dle EIA 2007			Aktualizované hodnoty 2020				Akt. hodnoty 2020 dle metodiky CSD 2005	
	LV	T	Suma	LV	LN	TN	Suma	T	Suma
I/43 směr Brno – II/385	35 150	3 900	39 050	32 950	2 135	3 746	36 696	4 563	37 513
I/43 II/386 – II/379	15 600	2 350	17 950	14 975	1 276	2 092	17 067	2 667	17 642
I/43 Lipůvka – Lažany	4 940	750	5 690	4 553	296	631	5 184	835	5 388
I/43 II/150 – Sebranice	12 820	3 020	15 840	11 242	1 210	2 673	13 915	3 546	14 788
D43 směr D1 – MÚK Kuřim	17 220	5 600	22 820	16 026	1 916	3 756	19 782	4 883	20 909
D43 MÚK Kuřim – MÚK Černá Hora	17 850	5 300	23 150	16 138	1 938	4 168	20 306	5 543	21 681
D43 MÚK Černá Hora – MÚK Skalice n. Svitavou	16 750	4 850	21 600	14 365	1 722	3 744	18 109	4 980	19 345
D43 MÚK Svitávka – směr D35	10 220	2 920	13 140	7 175	927	2 061	9 236	2 741	9 916

Souhrnně lze konstatovat, že celkové zatížení základních úseků stávající a výhledové sítě k roku 2035 se oproti dokumentaci EIA většinou významně neliší. Aktualizovaná prognóza dopravy (2020) vykazuje na jednotlivých úsecích navrhované R43 nižší celkový počet vozidel za 24 hodin a zároveň pokles vozidel v kategorii těžká vozidla. Vyhodnocení změn na hlukovou a imisní situaci je provedeno v příslušných samostatných kapitolách. Z hlediska stavu a ovlivnění intenzit dopravy nedošlo k významným změnám oproti stavu v době zpracování dokumentace EIA.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Podzemní a povrchové vody

V zájmovém území se nenachází žádná chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV). V posuzovaném území se nachází několik vodních zdrojů a jejich ochranných pásem. Od doby zpracování dokumentace EIA nedošlo k vymezení nových vodních zdrojů, které by mohly být výstavbou záměru nebo jeho provozem ohroženy.

V severní části dotčeného území bylo Krajským úřadem Jihomoravského kraje nově vymezeno záplavové území řeky Svitavy, v jižní části dotčeného území pak záplavové území Kuřimky.

V severovýchodní části posuzovaného území (MÚK Svitávka) bude dotčeno záplavové území (Q_{100} , Q_{20}) s vazbou na řeku Svitavu, v jihovýchodní části posuzovaného území bude dotčeno záplavové území (Q_{100} , Q_{20} , Q_5) s vazbou na Kuřimku. Dle podkladu se v případě respektování ČSN 73 6201 (Projektování mostních objektů) ovlivnění záplavového území vlivem realizace záměru nepředpokládá.

Vymezení vodních útvarů se od roku 2007, kdy byla zpracována dokumentace EIA, nezměnilo. Jelikož v dokumentaci EIA nebylo obsaženo vyhodnocení vlivů záměru na vodní útvary ve smyslu Rámcové směrnice o vodách (Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky, a která byla transponována do českého právního řádu zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a navazující vyhlášky Ministerstva zemědělství č. 393/2010 Sb., o oblastech povodí), bylo toto posouzení doplněno v rámci podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA. Vzhledem k lokalizaci záměru jsou jako dotčené identifikovaný následující útvary povrchových vod:

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

Obecně se dá konstatovat, že vodní útvary povrchových vod mohou být ovlivněny především významnými úpravami vodních toků a také vnosem kontaminantů do těchto toků (možné zatížení ropnými látkami a chloridy z posypových solí). V rámci posuzovaného záměru nejsou plánovány žádné významné úpravy vodních toků, které by představovaly významný zásah do jejich hydromorfologických charakteristik. Křížení trasy záměru s vodními toky bude řešeno mostními objekty, a tak se negativní ovlivnění dotčených vodních útvarů díky úpravám vodotečí nepředpokládá.

Mezi záměrem dotčené útvary podzemních vod patří:

52210 Boskovická brázda – severní část
65700 Krystalinikum brněnské jednotky
22420 Kuřimská kotlina

Jedná se o vodní útvary, u kterých dochází k územnímu překryvu s plánovaným záměrem. Jejich celkový stav je v aktuálních plánech povodí hodnocen jako nevyhovující. Vodní útvary podzemních vod mohou být obecně ovlivněny z hlediska kvantitativních charakteristik a chemického stavu. V rámci dotčených vodních útvarů podzemních vod se do územního překryvu relevantně dostává pouze vodní útvar Boskovická brázda – severní část (52210) a Kuřimská kotlina (22420). Výšku hladiny podzemních vod a jejich proudění mohou ovlivnit mostní objekty a zemní tělesa posuzovaného záměru, avšak eventuální změny by byly dle podkladu pouze lokální a nezpůsobily by zhoršení kvantitativního stavu plošně rozsáhlých dotčených vodních útvarů podzemních vod. Znečištění podzemních vod posypovými solemi (ovlivnění chemismu vodních útvarů podzemních vod) se rovněž nepředpokládá, vzhledem

k tomu, že převážná část rozpuštěných solí nepronikne do půdního profilu, protože bude odvedena povrchovými vodami.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že z hlediska stavu povrchových a podzemních vod, vodních zdrojů a nově zahrnutých vodních útvarů a záplavového území nenastaly v území významné změny oproti stavu v době zpracování dokumentace EIA v roce 2007.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Půda

Z hlediska půd lze dle obdrženého podkladu konstatovat, že oproti dokumentaci EIA nedošlo v zájmovém území ke změně v zastoupení ploch zemědělského půdního fondu ani pozemků určených k plnění funkce lesa.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Horninové prostředí a přírodní zdroje

Z hlediska horninového prostředí a přírodních zdrojů lze dle obdrženého podkladu konstatovat, že oproti dokumentaci EIA nedošlo k žádným změnám. Varianta 1 rychlostní silnice R43 prochází v blízkosti chráněného ložiskového území Malhostovice a dvou výhradních ložisek nerostných surovin, tato území nebudou stavbou ani provozem posuzovaného záměru dotčena.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Fauna, flóra a ekosystémy

V dotčeném území byly od doby zpracování dokumentace EIA zpracovány aktualizované biologické průzkumy. V úseku od km 30,0 byly průzkumy provedeny v rámci DÚR v roce 2018 (HBH Projekt spol. s r.o. 2018). V předchozí části trasy varianty 1 byly průzkumy zpracovány v roce 2020 přímo jako podklad pro prodloužení platnosti stanoviska EIA.

Flora

Na zkoumaných lokalitách bylo v době zpracování dokumentace EIA zaznamenáno celkem 458 rostlinných druhů, z toho 4 druhy zvláště chráněné (okrotice bílá, prstnatec pleťový, sítna Gerardova, vemeník dvoulistý). V rámci aktualizovaných průzkumů z let 2018 a 2020 byly v území dotčeném aktivními variantami nově zaznamenány další 3 zvláště chráněné druhy rostlin (hvězdnice chlumní, kosatec trávovitý a vstavač vojenský).

Průzkumy z let 2018 a 2020 mapovaly oproti dokumentaci EIA nově i další lokality v území, z nichž 3 lokality byly vyhodnoceny jako hodnotné či zajímavé a byly zahrnuty do výsledků pro potřeby prodloužení platnosti stanoviska EIA. Ve variantě 1 byla v roce 2020 nově zaznamenána

botanicky významná lokalita N3 na okraji lesa SV od Všechovic (botanicky cenný sečený trávník). Trasa varianty 1 lokalitou přímo neprochází, nachází se ale v těsné blízkosti. V území dotčeném variantou 1 i variantou 2 (v úseku od km 30,0) byla dále nově vymezena významná lokalita N1e nacházející se mezi lokalitami 9 a 10 (dle původní dokumentace EIA). Jedná se o silně heterogenní biotop především s nálety dřevin, bylinné patro představují degradované sušší trávníky s pozůstatky lučních druhů. Nově mapována byla také lokalita N2a navazující na přírodní památku Čtvrtky za Bořím (heterogenní vegetace tvořena především nálety dřevin s převážně ruderální bylinnou vegetací, pozorován vstavač vojenský). Výskyt prstnatce pleťového byl v rámci nových průzkumů potvrzen pouze na lokalitě 11 u Voděrad. V PP Čtvrtky za Bořím tento druh v roce 2018 zaznamenán nebyl, pozorován zde byl ale vstavač vojenský.

Fauna

V době zpracování dokumentace EIA bylo v dotčeném území zaznamenáno 56 druhů živočichů z kategorie zvláště chráněných druhů. V roce 2018 v rámci průzkumů pro navazující stupeň dokumentace a v roce 2020 v rámci průzkumů pro prodloužení platnosti stanoviska EIA byly v dotčeném území oproti době zpracování dokumentace EIA nově zaznamenány následující zvláště chráněné druhy živočichů: mravenec lesní menší, mravenec luční, bělořit šedý, chocholouš obecný, konipas luční, krkavec velký, slavík obecný, netopýr nejmenší, netopýr řasnatý, vydra říční. Zjištění nových zvláště chráněných druhů lze dle podkladu s největší pravděpodobností odůvodnit podrobnějšími průzkumy a zařazením dalších významných lokalit v blízkosti záměru. V rámci dotčeného území nedošlo v zastoupení zvláště chráněných druhů živočichů k výrazným změnám.

Z hlediska stavu a ovlivnění migračního potenciálu území nenastaly oproti stavu v době zpracování dokumentace EIA v roce 2007 významné změny. Řešené území se nachází v oblasti, kde je možné očekávat migrace všech kategorií živočichů. Jedná se krajinu, která je bez souvislejší zástavby a jedinou zásadnější bariéru tvoří stávající silnice I/43. Z hlediska hustoty provozu (cca 15 – 16 tis. voz/24 hod, ŘSD 2016) představuje stávající silnice I/43 aktuálně významnou migrační bariéru, která je však vzhledem ke kategorii komunikace snadno překonatelná. Představuje proto vysoké riziko střetu vozidel s živočichy a omezení jejich migračních možností. Realizací záměru dojde ke snížení intenzity dopravy na stávající silnici I/43, což může vést k nižšímu počtu srážek živočichů a tím zvýšení migračního potenciálu krajiny pro určité skupiny živočichů (zejména kategorie A a B). Těleso nové komunikace bude vzhledem k návrhové kategorii a vedení komunikace na násypu představovat významnou migrační bariéru.

Pro hodnocení migrační prostupnosti krajiny je od roku 2020 v platnosti nový územně plánovací podklad „Biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců“, který hodnocený záměr 4x křížuje. Všechna křížení představují významné koridory spojující jádrová území na území Dražanských vrchů a Žďárských vrchů. V místě křížení biotopu s MÚK Kuřim a napojení obchvatu Kuřimi na stávající silnici I/43 jsou již v současné době vymezeny kritická místa biotopu s omezenou průchodností z důvodu přítomnosti bezlesí, železniční trati a silnice II/385 (resp. I/43). V dalším stupni projektové dokumentace je tedy nutné tento nový podklad zohlednit. Podmínky stanoviska EIA, které pro další přípravu záměru stanovují zpracování podrobné

migrační studie a realizaci dalších opatření pro zajištění průchodnosti krajiny, jsou tak i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

Ekosystémy

V rámci dotčeného území došlo od doby zpracování dokumentace EIA k přirozenému vývoji dotčených biotopů. Biotopové charakteristiky území zůstávají v současnosti podobné jako v roce 2007. Pro všechny zvláště chráněné druhy, které mohou být záměrem dotčeny, je nutné během dalších stupňů projektové dokumentace zajistit výjimku ze zákonných ochranných podmínek dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V rámci dotčeného území nedošlo k významné změně využití dotčeného území, které je i nadále obhospodařováno a udržováno podobně, jako tomu bylo v době vydání stanoviska EIA. Lesní porosty jsou ovlivněny kůrovcovou kalamitou, ale nedochází až tak rozsáhlému odtěžování i díky velkému zastoupení listnatých dřevin především v uzavřených údolích vodních toků. Určité plochy ustoupily rozšiřující se obecní zástavbě, z pohledu biodiverzity však nedošlo k významné změně. Za účelem zvýšení biodiverzity byla v letech 2017 - 2018 podél Žerůtského potoka vybudována soustava tří vodních tůní, které budou v budoucnu poskytovat vhodný biotop pro mnohé druhy obojživelníků. Naopak lokalita Ve slatinách podléhá dle průzkumů z roku 2018 (aktualizovaných v roce 2021) zazemňování a zarůstání vegetací. Oproti roku 2006 zde byla v roce 2018 zastížena pouze málo početná populace skokanů. V roce 2021 bylo na lokalitě zjištěno pouze několik málo jedinců skokanů z rodu *Pelophylax*, rozmnožování obojživelníků zde nebylo zjištěno. Obecně se dá dle podkladu předpokládat, že biodiverzita prostředí se od doby zpracování dokumentace EIA snížila. Svědčí o tom četné výzkumné práce, které dokládají dlouhodobé snižování biodiverzity na území Evropské unie i České republiky. Jedním z hlavních důvodů je stále intenzivnější využívání zemědělské i lesní půdy, což zahrnuje celou řadu dílčích vlivů, jako je nadměrné používání chemických látek, využívání geneticky modifikovaných rostlin nebo nárůst mechanizace. S intenzifikací je spojeno také odstraňování nebo zmenšování výměry mimoprodukčních ploch nebo odvodňování krajiny. Jedním z dalších důvodů snižování biodiverzity je také stále rostoucí fragmentace krajiny, s čímž je spojené oslabování jednotlivých místních populací, přerušování komunikačních kanálů mezi nimi a postupný zánik jednotlivých lokalit výskytu. Jedná se ovšem o celorepublikový (celoevropský) problém, který je nutné řešit komplexně na všech úrovních (od nadnárodní – funkční nastavení dotační politiky, po lokální – osvěta mezi zemědělci).

Dle podkladu nedošlo oproti stavu v době zpracování dokumentace EIA v zájmovém území z hlediska fauny, flóry, ekosystémů a biodiverzity k významným změnám. Lze souhrnně konstatovat, že nově zjištěné druhy nezakládají nové skutečnosti a korespondují s již dříve známým charakterem území. Významné negativní vlivy na tyto druhy tak nelze očekávat. V souladu s podmínkou č. 50 závazného stanoviska EIA bude pro vybranou trasu v dalším stupni projektové dokumentace proveden podrobnější doplňující biologický průzkum a biologické hodnocení a na jeho základě stanoveny konkrétní podmínky pro minimalizaci vlivů na nalezené zvláště chráněné nebo cenné druhy. Podmínky stanoviska EIA vztahující se k období další přípravy, realizace a provozu komunikace jsou i nadále platné a plně postihují aktuální stav v území.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Územní systém ekologické stability (ÚSES), významné krajinné prvky (VKP), zvláště chráněná území (ZCHÚ)

Prvky ÚSES byly na základě Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (regionální úroveň) a územně plánovací dokumentace obcí (lokální úroveň) zaktualizovány. V katastrálních územích Bořitov, Skalička u Tišnova a Žernovnick u Černé Hory byly doplněny nové prvky ÚSES na lokální úrovni: lokální biokoridor 8 spojující stávající lokální biocentrum 6 „U Dálnice“ a lokální biokoridor „Býkovka“ (hlavní trasa dálnice kříží koridor v km 31,400, k omezení funkčnosti tohoto prvku nedojde), lokální biokoridor 3 spojující stávající lokální biocentra „U Dálnice“ a „Boubalka“ (hlavní trasa dálnice kříží biokoridor v km 24,150, prvek bude realizací záměru přerušeno) a lokální biocentrum C1 „U Litkova“ (záměr do biocentra zasáhne okrajově, k omezení funkčnosti tohoto prvku nedojde). Jeden střet záměru s LBK byl vzhledem k přetrasování lokálního biokoridoru zrušen (LBK K4 na území Všechovic). V prostoru dotýkajících se katastrálních hranic obcí Hluboké Dvory, Lubě a Újezd u Černé Hory bylo nově vymezeno regionální biocentrum RBC 290 U Krkaté Báby. Záměr toto RBC přímo nezasahuje. Již v době vydání stanoviska EIA měla část lokality status ochrany přírodní památky. Nadregionální biokoridor nebo biocentrum se v posuzovaném území nenachází. Ovlivnění prvků ÚSES nedoznalo vzhledem k aktualizaci vymezených prvků zásadních změn. Funkčnost prvků územního systému ekologické stability je v závazném stanovisku EIA zajištěna podmínkou č. 63, která požaduje navrhnout úpravu těchto prvků pro zajištění jejich funkčnosti.

V dotčeném území nebyly zaznamenány nově vymezené registrované VKP, vyhodnocení vlivů na VKP provedené v dokumentaci EIA zůstává platné.

Vyhodnocení vlivů záměru na chráněná území zůstává oproti dokumentaci EIA beze změn. Pouze došlo k formální změně názvu chráněného území - sloučením přírodní památky Drásovský kopeček a přírodní památky Malhostovická pecka vznikla přírodní památka Malhostovické kopečky, předmět ochrany však zůstal nezměněn.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Soustava lokalit NATURA 2000

Sloučením Evropsky významné lokality (dále jen „EVL“) Malhostovická pecka a EVL Zkamenělá svatba vznikla v rámci legislativních úprav týkajících se soustavy Natura 2000 EVL Malhostovické kopečky. Současně se sloučením lokalit došlo také k rozšíření předmětů ochrany o dvě přírodní stanoviště. V posuzovaném území se dále nachází EVL Zlobice. Rychlostní silnice R43 v žádném z variant ani jednu z uvedených lokalit přímo nezasáhne.

Změny spočívající v rozšíření předmětu ochrany EVL Malhostovické kopečky byly zohledněny již v rámci procesu EIA (ve fázi zpracování posudku EIA). Vzhledem k tomu, že na uvedené změny

nemohla dokumentace EIA s ohledem na dobu jejího předložení (rok 2007) nijak reagovat, byla vytvořena opatření, která zmírňovala negativní vliv varianty 1 na EVL Malhostovické kopečky. Na základě nového technického řešení (odklon trasy varianty 1 od EVL Malhostovické kopečky, umístění do hlubokého zářezu, zachování přeložky silnice III/38529 v původní trase – HBH Projekt spol. s.r.o., 7/2010) byl vypracován odborný podklad k předmětnému záměru (Mgr. Milan Bussinow, Ecological Consulting, 7/2010), který významný negativní vliv varianty 1 na EVL Malhostovické kopečky v případě splnění stanovených podmínek (tj. zachování upraveného technického řešení varianty 1 při průchodu v blízkosti EVL Malhostovické kopečky a dodržení dalších navržených opatření uvedených v odborném podkladu) vyloučil. Všechny tyto podmínky se následně staly součástí souhlasného stanoviska EIA. V současné době se v dotčeném území nenachází žádná nová lokalita soustavy NATURA 2000. Součástí žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA je rovněž vyjádření Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí, ke změnám uvedených EVL lokalit (čj. JMK 168036/2020 ze dne 8. 12. 2020), s tím, že v EVL Malhostovické kopečky a EVL Zlobice nedošlo od doby vydání stanoviska EIA k takovým změnám, na základě kterých by bylo možné předpokládat nový, dosud neposouzený významný vliv na tyto lokality. Vyhodnocení vlivu na EVL Malhostovické kopečky i na EVL Zlobice zůstává beze změn. S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Krajina a krajinný ráz

Posuzovaný záměr prochází na k. ú. Žernovník u Černé Hory a k. ú. Černá Hora po jihovýchodní hranici přírodního parku Lysicko (délka kontaktu ve variantě 2 je cca 2 km). Z hlediska přírodních parků v území nenastaly změny oproti stavu v době zpracování dokumentace EIA v roce 2007. Dle obdržených podkladů lze uvést, že nedošlo ke změně typologie krajiny či krajinného rázu.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Hmotný majetek a kulturní památky včetně architektonických a archeologických aspektů

Z hlediska kulturních památek lze dle obdrženého podkladu konstatovat, že v dotčeném území nedošlo k vyhlášení žádných nových kulturních památek ani archeologických nalezišť. Z hlediska hmotného majetku došlo dle podkladu k nevýznamným změnám v zástavbě, žádný z objektů nebude záměrem přímo dotčen.

S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Změny poznatků a metod posuzování:

Od doby zpracování dokumentace EIA došlo ke změnám v legislativě a k aktualizaci metod a poznatků posuzování v následujících oblastech:

Obyvatelstvo – změny spočívající v nové zástavbě nevedou k jiným dosud neuvedeným významným vlivům záměru na obyvatelstvo. Změny v hodnocení vlivů na obyvatelstvo vycházejí zejména z úprav v oblasti ochrany před hlukem a hodnocením vlivu na kvalitu ovzduší (viz další body). V rámci navazujícího stupně projektové dokumentace bude aktualizována rozptylová a hluková studie, které budou vycházet z platných legislativních předpisů a respektovat aktuální podmínky zájmového území.

Ovzduší a klima – modelový výpočet pro zjištění příspěvku hlavních znečišťujících látek do ovzduší byl přepočítán. Oproti roku 2007 došlo ke změnám odhadu intenzit dopravy (významný vliv představuje nově zavedená kategorie lehkých nákladních automobilů, které byly přesunuty z kategorie těžkých nákladních automobilů, u které tímto došlo k významnému snížení), změnil se odhad emisních příspěvků a změnil se přístup ke způsobu výpočtu liniových zdrojů v metodice SYMOS97. Z hlediska ovzduší došlo ke změně legislativních předpisů (účinnosti nabyl zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon č. 201/2012 Sb.“)), imisní limity zůstaly zachovány, kromě imisního limitu pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic PM_{2,5}, u kterého došlo od 1. 1. 2020 ke zpřísnění z 25 µg/m³ na 20 µg/m³. I přes výše uvedené změny v přístupu v rámci modelového výpočtu vlivu záměru na ovzduší postihují závěry uvedené v dokumentaci EIA celou oblast těchto vlivů a tyto změny nevedou k jiným (dosud neposouzeným) významným vlivům v této oblasti. V rámci podkladu pro prodloužení platnosti stanoviska EIA byla doplněna kapitola týkající se změn klimatu, která byla zpracována na základě novely zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (ve znění zákona č. 326/2017 Sb.), která vstoupila v účinnost 1. 11. 2017.

Intenzity dopravy – při modelování výhledového zatížení posuzovaného úseku se využil dopravní model Jihomoravského kraje zpracovaný v roce 2018. Aktualizované dopravně inženýrské údaje o zatížení komunikační sítě odpovídají stávající platné metodice kategorizace vozidel celostátního sčítání dopravy. Na rozdíl od metodiky používané v době přípravy dokumentace EIA z roku 2007 se již neobjevují samostatně přívěsy a návěsy motorových vozidel, ale jsou uvedena jen poháněná vozidla sólo nebo přívěsová či návěsová soupravy. V důsledku toho jsou počty těžkých vozidel dle současné metodiky CSD nižší než dle původní metodiky. Hodnoty těžkých vozidel (TV) nejsou proto srovnatelné s dříve uváděnými počty této kategorie, označované T. Pro potřeby porovnání aktualizovaných intenzit s těmi z dokumentace EIA z roku 2007 byly hodnoty těžkých vozidel (TV) převedeny na údaj T, odpovídající metodice CSD do roku 2005 včetně. Tato metodická změna v přístupu však nevede k jiným, dosud nehodnoceným vlivům, vztahujícím se k intenzitám dopravy. Navazující stupeň dokumentace bude vycházet již ze současně platných metodických postupů.

Hluk – z hlediska hluku došlo ke změně legislativních předpisů, kdy nařízení vlády č. 148/2006 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, bylo nahrazeno nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Dne 1. 7. 2023 nabylo účinnosti nařízení vlády č. 433/2022 Sb., kterým se mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů. Podle Čl. II přechodného ustanovení nařízení vlády č. 433/2022 Sb. se nařízení vlády neuplatní na řízení a postupy zahájené před nabytím účinnosti

tohoto nařízení. Postup (řízení) o prodloužení platnosti stanoviska EIA podle zákona byl zahájen podáním žádosti na MŽP dne 7. 12. 2020, tedy před nabytím účinnosti nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění nařízení vlády č. 433/2022 Sb. V řešeném případě se proto posuzuje změna podmínek vyplývajících z platných právních předpisů oproti stavu v době vydání stanoviska EIA, tj. za použití nařízení vlády č. 272/2011 Sb., ve znění nařízení vlády č. 241/2018 Sb., ze dne 9. 11. 2018. I přes změny v legislativě a aktualizaci intenzit dopravy nebyly identifikovány nové významné vlivy, které by nebyly v rámci procesu EIA vyhodnoceny.

Povrchové a podzemní vody – od doby zpracování dokumentace EIA došlo ke změně limitu znečištění povrchových vod. Nařízením vlády č. 401/2015 Sb., o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod, náležitostech povolení k vypouštění odpadních vod do vod povrchových a do kanalizací a o citlivých oblastech, ve znění pozdějších předpisů došlo ke zpřísnění limitů pro nejvyšší přípustné koncentrace chloridů (Cl⁻) pro povrchové vody a pro povrchové vody užívané pro vodárenské účely, koupání osob a lososové a kaprové vody. I přes změny v legislativě a rozšíření rozsahu hodnocení postihují závěry uvedené v dokumentaci EIA celou oblast vlivů na vody, nepředpokládají se nové, dosud neposouzené, významné vlivy.

Ochrana přírody a krajiny, fauna, flóra, ekosystémy – biologické průzkumy byly pro společný úsek variant 1 a 2 aktualizovány v roce 2018 v rámci průzkumů pro projektovou přípravu pro stupeň DÚR. Ověření stavu bioty bylo dále provedeno průzkumy v roce 2020. Od doby zpracování dokumentace EIA byly vydány dvě metodické příručky pro hodnocení a řešení migrační průchodnosti silničních komunikací. První publikace (Ochrana průchodnosti krajiny pro velké savce, Evernia, 2010) obsahuje koncepcí řešení ochrany průchodnosti krajiny pro velké savce v České republice. Vymezuje síť migračně významných území (MVÚ) a dálkových migračních koridorů (DMK), které se staly doporučeným podkladem územního plánování a dalších koncepčních materiálů. Druhá publikace (Průchodnost silnic a dálnic pro volně žijící živočichy, Evernia, 2011) výrazně rozšiřuje komplexnost hodnocení migračního potenciálu – z původně tří hodnocených skupin živočichů (A, B a C) bylo hodnocení rozšířeno na 7 kategorií (A – velcí savci, B – ostatní kopytníci, C – savci střední velikosti, D – obojživelníci, plazi, drobní savci, E – ryby a ostatní vodní živočichové, F – ptáci a netopýři, G – společenstva rostlin, bezobratlých živočichů a drobných obratlovců). Podrobněji také řeší opatření, která je třeba přijmout pro zajištění dostatečné migrační průchodnosti komunikací. Toto zpřesnění však nevede k novým, dosud nehodnoceným významným vlivům v této oblasti oproti dříve prezentovaným závěrům. Součástí dokumentace pro územní rozhodnutí bude detailní migrační studie, která bude vycházet z aktuálně platných metodických podkladů.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že v některých oblastech došlo ke změnám poznatků a metod posuzování. Nedochozí však k rozporu nových poznatků a metod posuzování se závěry původní dokumentace EIA, obecně došlo pouze ke zpřesnění použitých metodik a výpočtových modelů. Výše uvedené změny metod poznatků a posuzování tak nevedou k jiným, dosud v rámci procesu EIA neposouzeným významným vlivům.

V období mezi vydáním stanoviska EIA a podáním projednávané žádosti došlo ke změnám poznatků a metod posuzování. Tyto změny ovšem nejsou takového charakteru, který by ovlivnil

posuzování záměru a jeho výsledky. S ohledem na výše uvedené lze konstatovat, že se nejedná o změny podmínek v území dotčeném variantou 1 a variantou 2 (v úseku od km 30,0), které by mohly generovat dosud neposouzené významné vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dle § 9a odst. 4 zákona oznamovatel podáním žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA a předloženým podkladem písemně prokázal, že nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr ve variantě 1 či variantě 2 (v úseku od km 30,0) mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí. Zpracovatel podkladového materiálu konstatuje, že v zájmovém území nedošlo k natolik významným změnám, které by představovaly překážku pro prodloužení platnosti stanoviska EIA. Podmínky stanoviska EIA budou respektovány v následujících stupních projektové dokumentace stavby a budou zahrnuty jako podmínky rozhodnutí v navazujících řízeních. S ohledem na výše uvedené informace je zřejmé, že oproti procesu EIA nedošlo k takovým změnám stavu jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví v dotčeném území bez záměru, které by vzhledem k jejich charakteru mohly jednotlivě nebo v kumulaci všech výše popsaných změn generovat nové neposouzené vlivy jak na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, tak na životní prostředí a veřejné zdraví jako celek.

Stanovisko EIA bylo vydáno dne 21. 12. 2010 s platností na 5 let, tedy do 21. 12. 2015. Na základě žádosti doručené dne 21. 12. 2015 (tedy v době platnosti stanoviska EIA) byla platnost stanoviska EIA dne 28. 4. 2017 prodloužena o 5 let, tedy do 21. 12. 2020. Aktuální žádost byla doručena rovněž v době platnosti stanoviska EIA dne 7. 12. 2020, a jedná se tedy o v pořadí druhé prodloužení platnosti předmětného stanoviska EIA. Dne 1. 1. 2024 nabyl účinnosti zákon č. 465/2023 Sb., který v § 9a odst. 4 zákona obecně omezil počet možných prodloužení platnosti stanovisek EIA na jedno. Nicméně podle části páté čl. VIII bodu 1 zákona č. 465/2023 Sb. se toto omezení netýká stanovisek vydaných do 31. 12. 2023 (včetně) mj. k záměrům dálnic; platnost takových stanovisek EIA lze podle tohoto ustanovení i nadále prodloužovat (v případě splnění dalších požadavků § 9a odst. 4 zákona) opakovaně. Předmětné stanovisko EIA uvedená kritéria naplňuje, a proto je možné toto, v pořadí již druhé, prodloužení platnosti vydat.

Na základě výše uvedeného dospělo MŽP k závěru, že platnost stanoviska EIA prodlouží v souladu s § 9a odst. 4 zákona a v souladu s částí pátou čl. VIII bodem 1 zákona č. 465/2023 Sb. o 5 let ode dne konce jeho předchozí prodloužené platnosti, tj. do 21. 12. 2025, a to částečně v rozsahu varianty 1 (v celé délce) a varianty 2 (pouze v úseku od km 30,0 do konce úseku ve staničení km 40,950) v souladu s § 9a odst. 5 zákona.

Dne 1. 1. 2024 nabyl účinnosti rovněž zákon č. 149/2023 Sb., který do § 9a odst. 4 zákona zavádí změnu spočívající v tom, že se platnost stanovisek EIA nově prodloužuje závazným stanoviskem a že se podklad zpracovaný oznamovatelem, který je součástí žádosti o prodloužení platnosti stanovisek EIA, nově zveřejňuje v Informačním systému EIA spolu s případným prodloužením platnosti. Přechodné ustanovení v části páté čl. VII bodu 1 zákona č. 149/2023 Sb. ovšem stanoví, že se posuzování vlivů záměrů (kam dle uvedeného přechodného ustanovení

patří i vyřizování žádostí i prodloužení platnosti stanovisek EIA) zahájena před nabytím účinnosti tohoto zákona (tedy před 1. 1. 2024) dokončí podle dosavadních právních předpisů, přičemž v písm. g) tohoto ustanovení je stanovena výjimka pro zveřejnění uvedeného podkladu v Informačním systému EIA (a v písm. b) je stanovena výjimka i pro výše použitý postup dle nového znění § 9a odst. 5 zákona). Postupy, které do zákona (tedy především do § 9a odst. 4 a 5) zavedl zákon č. 149/2023 Sb. a které mají tuto výjimku, se tedy uplatní okamžitě i u již zahájených posuzování (tedy i u vyřizování této žádosti o prodloužení platnosti stanoviska EIA), zatímco postupy, které do zákona zavedl zákon č. 149/2023 Sb. a které tuto výjimku nemají, se uplatní až u žádostí podaných od 1. 1. 2024. Zatímco zveřejnění podkladu v Informačním systému EIA i postup podle § 9a odst. 5 zákona v aktuálním znění se tedy u této žádosti již uplatní (jelikož mají v uvedeném přechodném ustanovení výjimku), nová forma vydaného prodloužení platnosti stanoviska EIA (tedy provedení prodloužení formou závazného stanoviska) se u této žádosti ještě neuplatní, neboť tato změna nemá v rámci uvedeného přechodného ustanovení zakotvenou výjimku, a žádost je tedy třeba co se týče formy správního úkonu vyřídit podle dosavadních právních předpisů (tj. předpisů účinných do 31. 12. 2023), které tuto formu nijak nespécifikovaly, přičemž ale aplikační praxe byla dlouhodobě ustálena na formě vyjádření, osvědčení, sdělení dle § 154 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, která je tedy s ohledem na výše uvedené v rámci tohoto dokumentu ctěna.

Toto vyjádření nenahrazuje závazná stanoviska ani vyjádření dotčených správních orgánů, stejně tak ani příslušná rozhodnutí, povolení či souhlasy vydávané podle zvláštních právních předpisů. Toto vyjádření není rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Platnost stanoviska EIA může být na žádost oznamovatele opakovaně prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona a v souladu s částí pátou čl. VIII bodem 1 zákona č. 465/2023 Sb.

Mgr. Evžen Doležal

ředitel odboru

posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

podepsáno elektronicky

Rozdělovník k čj. MZP/2024/710/4920

Dotčené územní samosprávné celky:

Jihomoravský kraj, hejtman, Žerotínovo nám. 449/3, 602 00 Brno

Obec Bořitov, nám. U Václava 11, 679 21 Bořitov

Obec Býkovice, Býkovice 34, 679 71 Lysice

Obec Čebín, Čebín 21, 664 23 Čebín

Městys Černá Hora, náměstí Míru 50, 679 21 Černá Hora

Městys Drásov, Drásov 61, 664 24 Drásov

Obec Drnovice, Drnovice 102, 679 76 Drnovice

Obec Hluboké Dvory, Hluboké Dvory 40, 679 23 Lomnice u Tišnova

Město Kuřim, Jungmannova 968, 664 34 Kuřim

Obec Lažany, Lažany 29, 679 22 Lipůvka

Obec Lipůvka, Lipůvka 146, 679 22 Lipůvka

Obec Lubě, Lubě 15, 679 21 Černá Hora

Městys Lysice, Horní nám. 157, 679 71 Lysice

Obec Malá Lhota, Malá Lhota 38, 679 21 Malá Lhota

Obec Malhostovice, Malhostovice 75, 666 03 Malhostovice

Obec Moravské Knínice, Kuřimská 99, 664 34 Moravské Knínice

Obec Sebranice, Sebranice 149, 679 31 Sebranice

Obec Skalice nad Svitavou, Skalice nad Svitavou 48, 679 01 Skalice nad Svitavou

Obec Skalička, Skalička 10, 666 03 Tišnov 3

Obec Svinošice, Svinošice 1, 679 22 Lipůvka

Městys Svitávka, Hybešova 166, 679 32 Svitávka

Obec Újezd u Černé Hory, Újezd u Černé Hory 12, 679 22 Lipůvka

Obec Voděrady, Voděrady 160, 679 01 Skalice nad Svitavou

Obec Všechnovice, Všechnovice 32, 666 03 Tišnov 3

Obec Žernovnick, Žernovnick 2, 679 21 Žernovnick

Dotčené orgány:

Krajský úřad Jihomoravského kraje, ředitel, Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

Městský úřad Blansko, nám. Svobody 32, 678 24 Blansko

Městský úřad Kuřim, Jungmannova 968, 664 34 Kuřim

Městský úřad Tišnov, náměstí Míru 111, 666 19 Tišnov

Městský úřad Boskovice, Masarykovo nám. 4/2, 680 18 Boskovice

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

Ministerstvo zemědělství, odbor hospodářské úpravy a ochrany lesů, Těšnov 17, 117 05 Praha 1

Oznamovatel:

Ředitelství silnic a dálnic s. p., Závod Brno, Šumavská 525/33, 656 09 Brno

Zpracovatel dokumentace EIA:

HBH Projekt spol. s r.o., Mgr. Tomáš Šíkula, Kabátníkova 5, 602 00 Brno

Zpracovatel posudku:

Ing. Zuzana Toniková, ENVI-TON, Průchova 3168, 272 01 Kladno 1

Na vědomí:

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

Ministerstvo dopravy, nábřeží Ludvíka Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1

Česká inspekce životního prostředí, Na Břehu 267, 190 00 Praha 9 – Vysočany

Česká inspekce životního prostředí, OI Brno, Lieberzeitova 14, 614 00 Brno

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, Kaplanova 1, 148 00 Praha 4

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR – regionální pracoviště Jižní Morava, Kotlářská 51, 602 00 Brno

Povodí Moravy, s.p., Dřevařská 11, 601 75 Brno

Moravské zemské muzeum, Zelný trh 6, 659 37 Brno

Národní památkový ústav, Územní odborné pracoviště v Brně, nám. Svobody 8, 601 54 Brno

Ekopontis, s.r.o., Husovická 884/4, 614 00 Brno

Odbory MŽP:

odbor ochrany ovzduší

odbor ochrany vod

odbor adaptace na změnu klimatu

odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků

odbor výkonu státní správy IV – Brno