

A.6 VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA

A.6.1 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Přehled sledovaných jevů v grafické a tabulkové příloze		
Sledovaný jev	Grafická příloha kartogram č.	Tabulková příloha tabulka č.
Prostorová dostupnost dálniční a silniční sítě	40	-
Prostorová dostupnost železniční sítě	41	-

A.6.1.1 ŠIRŠÍ PŘEPRAVNÍ VZTAHY A SOUVISLOSTI

Jihomoravský kraj s jádrovou Brněnskou aglomerací představuje silně urbanizovaný prostor s koncentrací významných transevropských, mezinárodních a vnitrostátních přepravních vztahů tranzitního, zdrojového i cílového charakteru. Poloha kraje v nadřazených multimodálních dopravních sítích a evropských strukturách, propojujících významné sídelní a ekonomické póly střední a východní Evropy, je základním potenciálem pro jeho dynamický rozvoj a socioekonomickou stabilitu.

Transevropské multimodální koridory (TEMMK) transevropské dopravní sítě TEN-T (Trans European Network –Transport) procházející Jihomoravským krajem:

IV. TEMMK: Berlin – Praha – Brno – Břeclav – Wien/Bratislava – Budapest – Sofija – Istanbul,

Větev VIb. TEMMK: Gdaňsk - Katowice – Ostrava – Wien (s návaznostmi na II., III. a IV. TEMMK).

Součástí IV. TEMMK na území Jihomoravského kraje jsou stávající dálnice D1 (úsek Praha - Brno), navazující dálnice D2 Brno – hranice ČR/SR a I. železniční tranzitní koridor (dále TŽK) – trať č. 260 a 250. V návrhu je tento koridor posílen připravovanou rychlostní silnicí R43 (s návazností na R35 a D11) a výhledově sledovanou vysokorychlostní železnici s větví Praha – Brno - Břeclav.

Součástí větve VIb. TEMMK jsou dálnice D1 (úsek Brno – Ostrava – hranice ČR/PR), navazující dálnice D2 a II. TŽK – trať č. 330. V návrhu je tento koridor posílen sledovanými rychlostními silnicemi R55 a R52, výhledově vysokorychlostní železnici a vodní cestou D-O-L, pro níž je v ÚPD sledována dlouhodobá územní ochrana. Součástí obou TEMMK je stávající veřejné mezinárodní letiště Brno-Tuřany, situované do uzlového prostoru nadřazených multimodálních dopravních koridorů.

Územím kraje jsou vedeny následující **mezinárodní tahy sítě E**, které přenášejí vybrané dálnice a silnice:

E50: D1 (Praha) – Brno-Holubice, I/50 Holubice – Uherské Hradiště – Slovensko);

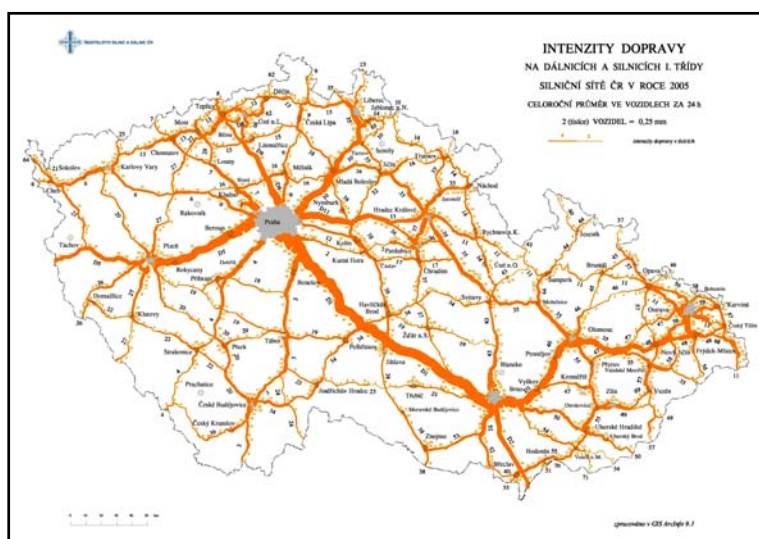
E59: I/38 (Jihlava – Hatě – Rakousko);

E65: D1 (Praha) – Brno (MÚK D1, D2), D2 Brno – Břeclav – Slovensko;

E461: I/43 (Svitavy, I/35) – Brno, II/640 Brno – Brno, I/42 Brno – Brno, D1 Brno – Brno, I/52 Brno – Mikulov – Rakousko, I/46 Vyškov – Olomouc.

Rozhodující objemy přepravy a intenzity dopravy jsou vázány na dálniční a silniční síť I. třídy. Základní relace hlavních přepravních proudů silniční dopravy na území ČR a Jihomoravského kraje

ukazuje následující schéma (Zdroj: Výsledky celostátního sčítání dopravy na silniční síti v ČR v roce 2005, RSD ČR):



Největší koncentrace přepravních vztahů a z toho vyplývajících nároků na kapacitu a kvalitu dopravní infrastruktury v Jihomoravském kraji je soustředěna do jádrové oblasti Brna, na dálnice D1 a D2, rychlostní silnici R46, do příměstských úseků nadřazené silniční síti, prioritně I/52 – R52, I/43 a I/50. Z hlediska tangenciálních vztahů jsou významné koncentrace silniční dopravy v prostoru Pomoraví – silnice I/55 s vazbou na dálnici D2.

Severozápadní, severovýchodní a jihovýchodní části Jihomoravského kraje jsou svými přepravními vztahy a objemy výrazně mírnější. V jižní a jihozápadní části Jihomoravského kraje se v relacích Jihlava – Znojmo (silnice I/38) a Brno – Znojmo (I/53) ztelněji projevuje zdrojová a cílová doprava s vazbou jak k sídelnímu centru Znojmu, tak ke krajskému městu Brnu, v přeshraničních vztazích pak tranzitní doprava na silnicích I/38 a I/52 směřující na Wien.

Pro analýzu směrovosti rozhodujících vnitrostátních přepravních vztahů a dělby přepravní práce mezi silniční a železniční dopravou jsou v následujících tabulkách uvedeny základní srovnávací ukazatele, vztažené k území Jihomoravského kraje.

Silniční nákladní doprava - vnitrostátní

Vývoz a dovoz zboží po silnici do/z jednotlivých krajů ČR					
Kraj	Vývoz zboží z Jihomoravského kraje (tis.t/rok)		Dovoz zboží do Jihomoravského kraje (tis.t/rok)		Dovoz a vývoz zboží celkem
	r. 2000	r. 2006 / 2007	r. 2000	r. 2006 / 2007	r. 2006 / 2007
Hl. město Praha	296,1	664,4 / 531,5	419,1	661,3 / 568,3	1 325,7 / 1099,8
Středočeský	413,0	644,7 / 470,2	458,3	716,1 / 464,1	1 360,8 / 934,3
Jihočeský	143,9	296,4 / 250,5	239,7	228,4 / 252,7	524,8 / 503,2
Plzeňský	134,7	186,7 / 185,9	198,4	173,9 / 153,5	360,6 / 339,4
Karlovarský	105,5	79,0 / 31,6	0	108,5 / 50,1	187,5 / 81,7
Ústecký	198,2	107,6 / 67,7	70,4	278,4 / 223,2	385,4 / 290,9
Liberecký	66,3	102,5 / 22,1	30,0	45,6 / 39,5	118,1 / 61,6
Královohradecký	306,8	237,1 / 250,8	277,8	98,3 / 241,3	335,4 / 492,1
Pardubický	678,9	454,1 / 259,8	578,2	293,8 / 516,7	747,9 / 776,5

Vývoz a dovoz zboží po silnici do/z jednotlivých krajů ČR					
Kraj	Vývoz zboží z Jihomoravského kraje (tis.t/rok)		Dovoz zboží do Jihomoravského kraje (tis.t/rok)		Dovoz a vývoz zboží celkem
	r. 2000	r. 2006 / 2007	r. 2000	r. 2006 / 2007	r. 2006 / 2007
Vysočina	761,7	1 334,1 / 968,3	826,1	796,2 / 576,7	2 130,3 / 1545,4
Olomoucký	739,6	1 688,8 / 1160,3	797,2	1 195,5 / 1196,9	2 887,3 / 2357,2
Zlínský	1 076,7	980,7 / 1240,2	943,1	1 261,2 / 635,7	2 241,9 / 1875,9
Moravskoslezský	437,9	912,3 / 784,9	543,0	798,6 / 654,7	1 710,9 / 1439,6
JMK celkem	5 359,3	7688,5 / 6224,2	5 381,3	6655,7 / 5573,4	14 344,2 / 11797,6

Zdroj: Ročenka dopravy, MD ČR 2007 (v době zpracování ÚAP JMK nebyly aktuální údaje dosud zveřejněny)

Poznámka: údaje o silniční přepravě osob nejsou ve statistice MD ČR sledovány

Z výsledků je patrný nárůst vývozu a dovozu zboží k roku 2006 oproti roku 2000 o cca 10%. K roku 2007 dochází kromě přepravy zboží mezi Jihomoravským, Pardubickým a Královéhradeckým krajem k patrnému poklesu přepravy po silnici, což může signalizovat počátek nově se formující změny v dělbě přepravní práce. Nejsilnější kooperace v přepravě nákladu jsou mezi Jihomoravským krajem a sousedními kraji Olomouckým, Zlínským a Vysočinou. Sousední kraj Pardubický výrazně zaostává. Otázkou zůstává jaký podíl zde sehrává jeho ztížená dostupnost daná nízkou úrovní a kapacitou stávajícího silničního spojení (silnice I/43).

Silniční nákladní doprava - vnitrokrajská

Přeprava zboží po silnici v rámci Jihomoravského kraje (tis.t/rok)		
Jihomoravský kraj celkem	r. 2000	r. 2006 / 2007
	20 854,5	32 108,2 / 32 257,2

Zdroj: Ročenka dopravy, MD ČR 2007

Trend nárůstu vnitrokrajské silniční nákladní dopravy ukazují statistické údaje, kde nárůst objemu přepravy k roku 2007 oproti roku 2000 tvoří cca 16%, v období mezi roky 2006 – 2007 však již s patrným snížením meziročního nárůstu.

Železniční nákladní doprava - vnitrostátní

Vývoz a dovoz zboží po železnici do/z jednotlivých krajů ČR					
Kraj	Vývoz zboží z Jihomoravského kraje (tis.t/rok)		Dovoz zboží do Jihomoravského kraje (tis.t/rok)		Vývoz a dovoz zboží celkem
	r. 2000	r. 2006 / 2007	r. 2000	r. 2006 / 2007	r. 2006 / 2007
Hl. město Praha	13,2	18,2 / 41,1	15,8	18,4 / 21,8	36,4 / 62,9
Středočeský	48,9	365,4 / 404,6	117,6	70,9 / 69,9	436,3 / 474,5
Jihočeský	47,8	21,1 / 20,1	56,0	34,3 / 69,7	55,4 / 90,8
Plzeňský	41,1	8,4 / 8,5	44,0	8,2 / 20,2	16,6 / 28,7
Karlovarský	48,0	11,6 / 10,8	83,7	28,7 / 14,9	40,3 / 25,7
Ústecký	116,0	57,8 / 39,4	201,6	154,5 / 124,1	212,3 / 163,5
Liberecký	33,2	3,0 / 3,4	51,4	68,7 / 58,8	71,7 / 62,2
Královéhradecký	35,7	25,5 / 10,8	54,9	7,0 / 8,7	32,5 / 19,5
Pardubický	34,2	22,1 / 31,0	49,4	89,5 / 95,5	111,6 / 126,5
Vysočina	111,7	31,0 / 30,0	111,8	21,9 / 25,2	52,9 / 55,2
Olomoucký	174,8	48,7 / 150,4	167,3	70,5 / 170,6	139,2 / 321,0
Zlínský	78,8	49,0 / 62,5	75,1	21,4 / 24,6	70,4 / 87,1
Moravskoslezský	243,1	251,3 / 278,2	317,1	372,3 / 388,6	623,6 / 666,8
JMK celkem	1 026,5	932,9 / 1 090,9	1 345,6	966,3 / 1 092,6	1 899,2 / 2 183,5

Zdroj: Ročenka dopravy, MD ČR 2007

V železniční nákladní přepravě je v období r. 2000 - 2006 patrný klesající trend. Pokles objemu nákladní přepravy v roce 2006 oproti roku 2000 představuje cca 20%. Rozhodující je u většiny přepravních vztahů v roce 2007 obrát nárůst přepravy zboží po železnici. Z jednorozhodného ukazatele nelze usuzovat na dlouhodobější trendy, avšak pozitivní obrát, který ukazuje na aktuálně vyšší podíl přepravy po železnici oproti minulému období, je zjevný a pozitivní.

Nejsilnější mezikrajské kooperační vazby jsou mezi Jihomoravským krajem a kraji Moravskoslezským, Středočeským a Ústeckým. Zde se jednoznačně projevuje kvalita sítě daná realizovanou modernizací tranzitních železničních koridorů.

Železniční nákladní doprava - vnitrokrajská

Přeprava zboží po železnici v rámci Jihomoravského kraje (tis.t/rok)		
Jihomoravský kraj celkem	r. 2000	r. 2006 / 2007
	590,2	657,6 / 980,4

Zdroj: Ročenka dopravy, MD ČR 2007

Obdobně jako u vnitrostátní železniční přepravy se ukazuje mírný nárůst vnitrokrajské železniční dopravy, tzn. dopravy na krátké vzdálenosti. Rok 2006 vykazuje oproti roku 2000 nárůst objemu přepravy zboží po železnici o cca 11% nárůst k roku 2007 již činí cca 66%.

Železniční osobní doprava - vnitrostátní

Výjezdy a příjezdy osob po železnici do/z jednotlivých krajů ČR					
Kraj	Výjezdy cestujících z Jihomoravského kraje (tis.osob/rok)		Příjezdy cestujících do Jihomoravského kraje (tis.osob/rok)		Výjezdy a příjezdy celkem
	r. 2003*	r. 2006 / 2007	r. 2003	r. 2006 / 2007	
Hl. město Praha	123,0	189,0 / 200,0	109,0	188,0 / 204,0	377,0 / 404,0
Středočeský	34,0	63,0 / 55,0	41,0	63,0 / 54,0	126,0 / 109,0
Jihočeský	45,6	57,0 / 58,0	45,9	58,0 / 57,0	115,0 / 113,0
Plzeňský	11,0	14,0 / 11,0	12,0	14,0 / 11,0	28,0 / 22,0
Karlovarský	4,0	6,0 / 4,0	5,0	5,0 / 4,0	11,0 / 8,0
Ústecký	17,0	23,0 / 19,0	19,0	25,0 / 20,0	48,0 / 39,0
Liberecký	10,0	12,0 / 12,0	10,0	12,0 / 11,0	24,0 / 23,0
Královéhradecký	41,0	73,0 / 81,0	39,0	68,0 / 76,0	141,0 / 157,0
Pardubický	191,0	308,0 / 314,0	243,0	288,0 / 308,0	596,0 / 622,0
Vysočina	510,0	885,0 / 709,0	979,4	824,0 / 692,0	1 709,0 / 1 401,0
Olomoucký	316,0	500,0 / 514,0	436,0	486,0 / 508,0	986,0 / 1 022,0
Zlínský	663,0	641,0 / 632,0	477,0	624,0 / 603,0	1 265,0 / 1 235,0
Moravskoslezský	270,0	450,0 / 452,6	323,2	440,3 / 443,9	890,0 / 896,5
JMK celkem	2 236,5	3 221,0 / 3 061,6	2 739,5	3 095,3 / 2 991,9	6 316,3 / 6 053,5

* údaj sledován až od roku 2003

Zdroj: Ročenka dopravy, MD ČR 2007

Železniční osobní doprava - vnitrokrajská

Přeprava osob po železnici v rámci Jihomoravského kraje (tis.osob /rok)		
Jihomoravský kraj celkem	r. 2003*	r. 2006 / 2007
	15 303,0	27 716,0 / 27 422,0

* údaj sledován až od roku 2003

Zdroj: Ročenka dopravy, MD ČR 2007

Počet přepravených osob po železnici v rámci mezikrajských cest i v rámci vnitrokrasné přepravy osob po železnici vykazuje od sledovaného roku 2003 trvale vzestupný trend, který však v roce 2007 ve většině přepravních relacích ukazuje stagnaci až mírný pokles. Tato jednorocní bilance zatím nemůže být rozhodující pro konstatování možných trvalejších vývojových změn a tendencí využívání železnice v osobní dopravě v následujících letech.

Ze statistických údajů o přepravních objemech osob i nákladu vázaných na Jihomoravský kraj vyplývají výrazné vztahy mezi Jihomoravským krajem a sousedními kraji Vysočinou, Olomouckým a Zlínským. Zásadně oslabeny jak v železniční, tak v silniční dopravě jsou kooperační vztahy se sousedním krajem Pardubickým.

Nákladní doprava v Jihomoravském kraji

Mezioborové srovnání veškerých přepravních výkonů		
Druh dopravy	Přepravní výkony (v tis. t /rok)	
	r. 2000	r. 2006 / 2007
Silniční nákladní doprava	31 595,1	46 452,4 / 44 054,8
Železniční nákladní doprava	2 962,3	2 556,8 / 3 163,9

V přepravních výkonech ve vnitrostátní dopravě v roce 2000 zajišťovala cca 91% přepravy doprava silniční. Do roku 2006 se podíl dopravy silniční stále posiluje a tvoří cca 95% celkové přepravy. V roce 2007 nastává výraznější změna v dělbě přepravní práce. Silniční doprava je využívána v již mírně sníženém podílu cca 90% ve prospěch dopravy železniční, avšak stále jako rozhodující forma přepravy.

Letecká osobní doprava v Jihomoravském kraji - mezinárodní a vnitrostátní

Letecká doprava	Přepravní výkony	
	r. 2000	r. 2006 / 2007
Počet pohybů letadel	6 289	20 105 / 22 893
Počet odbavených cestujících	112 797	393 686 / 415 276

Zdroj: Ročenka dopravy, MD ČR 2007

Ze statistických údajů osobní letecké dopravy je jednoznačné patrný rozvojový trend letecké dopravy na území Jihomoravského kraje. Rok 2007 vykazuje oproti roku 2000 až trojnásobný nárůst počtu pohybů a počtu odbavených cestujících, který je způsoben rozvojem mezinárodního letiště Brno-Tuřany a rozšířením destinací pravidelných mezistátních linek.

A.6.1.2 SILNIČNÍ DOPRAVA

Jihomoravský kraj má ve srovnání se sousedními kraji nejdelší provozovanou dálniční síť a relativně hustou silniční síť. To dokumentuje následující tabulka.

Přehled délek dálnic a silnic ve vybraných krajích					
Kraj	Dálnice	I. třída	II. třída	III. třída	Celkem
Jihomoravský	134,349	446,373	1 475,567	2 437,573	4 493,862
Jihočeský	15,624	660,798	1 633,626	3 820,065	6 130,113
Vysočina	92,902	421,380	1 630,201	2 945,731	5 090,214
Pardubický	8,152	453,771	905,675	2 221,968	3 589,566
Olomoucký	7,563	438,238	923,617	2 198,728	3 568,146
Zlínský	-	340,602	573,964	1 201,391	2 115,957

Zdroj: ŘSD ČR, stav k 1.7. 2008

Podrobnější analýzu silniční sítě v rámci Jihomoravského kraje a jeho územních jednotek - okresů udává následující tabulka.

Přehled délek dálnic a silnic v jednotlivých okresech Jihomoravského kraje					
Okres	Dálnice (km)	I. třída (km)	II. třída (km)	III. třída (km)	Celkem (km)
Blansko	-	50,466	199,320	357,688	607,474
Brno-město	17,954	39,289	55,358	62,973	175,571
Brno-venkov	41,444	64,695	370,424	618,761	1 095,324
Břeclav	44,496	51,925	199,211	285,821	581,453
Hodonín	-	115,077	158,610	277,592	551,279
Vyškov	30,445	59,873	111,736	292,293	494,357
Znojmo	-	65,051	380,908	542,445	988,404
JMK celkem	134,349	446,373	1 475,567	2 437,573	4 493,862

Zdroj: ŘSD ČR, stav k 1.7. 2008

ÚAP kraje pro tématický okruh veřejné dopravní infrastruktury v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. v platném znění a příslušnými vyhláškami sledují dálniční a silniční síť republikové a nadmístní úrovně. V průmětu do území Jihomoravského kraje je předmětem dálniční a silniční sítě těchto úrovní a významů:

- **Republikový význam:** dálnice, rychlostní silnice, silnice I. třídy;
- **Nadmístní význam:** vybrané silnice II., případně III. třídy – tzv. „**krajské tahy**“.

Výběr silnic nadmístního významu - krajské tahy byl dle pokynů pořizovatele plně převzat z dokumentace „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje; Souhrn návrhů generelu krajských silnic a jeho aktualizace“ (KrÚ JMK, odbor dopravy) – dále generel, který byl schválen Usnesením Rady Jihomoravského kraje v prosinci 2006 a přeschválen v říjnu 2008. Jednotlivé krajské tahy jsou v souladu s generelem označeny písmeny **X** a **K** a doplněny pořadovým číslem 1, 2 (řada X) a 01 – 36 (řada K).

U vybraných úseků krajských tahů je dle generelu předpoklad budoucího přeřazení do sítě silnic I. třídy, tzn. republikového významu. Pro tento případ je v následující tabulce „Souhrnný přehled silniční sítě nadmístního významu – krajské tahy“ u příslušného čísla silnice uvedeno číslo silnice I. třídy, do kterého by mohl být dle generelu daný úsek krajského tahu přeřazen.

Ostatní silnice II. a III. třídy, které jsou v uvedeném generelu vymezeny jako silniční tahy oblastního a lokálního významu (budoucí síť silnic III. třídy) nejsou do ÚAP JMK z důvodů jejich nízkého přepravního významu (v úrovni nadmístní) zahrnuty. Jejich řešení bude předmětem územně plánovací dokumentace v úrovni obcí.

Souhrnný přehled stávající dálniční a silniční sítě republikového a nadmístního významu na území Jihomoravského kraje

Souhrnný přehled dálniční a silniční sítě republikového významu	
Označení	Vedení tahu
Dálnice	
D1	(Praha –) Příbram – Brno – Ivanovice na Hané (– Lipník nad Bečvou – Ostrava – Bohumín hranice ČR/Polsko)
D2	Brno (D1) – Břeclav – hranice ČR/SR (– Bratislava)
Rychlostní silnice (dle UV ČR č. 741/1999)	
R43	(v návrhu Troubsko D1 – Staré Město R35)
R46	Vyškov (D1) – Pustiměř – (Olomouc R35)
R52	Rajhrad – Pohořelice (etapa) (v návrhu Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko)
R55	(v návrhu Olomouc R35 – Hulín – Břeclav D2)
Ostatní silnice I. třídy	
I/19	(Nezbavětice I/20 – Tábor – Pelhřimov) – Kunštát – Sebranice (I/43)
I/23	(Dráčov I/3 – Jindřichův Hradec – Třebíč) – Vysoké Popovice – Kývalka (D1) – Brno-západ (D1) – Brno-Pisárky (I/42)
I/38	(Jestřebí I/9 – Kolín – Žďár nad Sázavou – Jihlava) – Blížkovice – Znojmo (I/53) – hranice ČR/Rakousko
I/40	Mikulov (I/52) – Břeclav (I/55)
I/41	Brno (VMO-I/42) – Brno (MÚK D1 x D2)
I/42	Velký městský okruh – Brno (VMO)
I/43	Brno-Královo Pole (I/42) – Letovice (– Svitavy – Lanškroun – Červená Voda I/11 – Králíky – hranice ČR/Polsko)
I/50	Brno (I/42) – Holubice – Slavkov u Brna (I/54) – (Staré Město I/55 – Uherské Hradiště – hranice ČR/Slovensko)
I/51	Hodonín (I/55) – hranice ČR/Slovensko
I/52	Brno (I/42) – Modřice (R52), Pohořelice – Mikulov (I/40) – hranice ČR/Rakousko
I/53	Znojmo (I/38) – Pohořelice (I/52)
I/54	Slavkov u Brna (I/50) – Kyjov – Veselí nad Moravou (I/55) – hranice ČR/Slovensko
I/55	(Olomouc R35, R46 – Přerov – Hulín) – Veselí nad Moravou (I/54) – Hodonín (I/51) – Břeclav (D2 km 48) – hranice ČR/Rakousko
I/70	Petrov (I/70) – hranice ČR/Slovensko
I/71	Uherský Ostroh I/55 – Blatnice pod Sv. Antonínkem (I/54) – Velká nad Veličkou – hranice ČR/Slovensko

Souhrnný přehled silničních tahů nadmístního významu – „krajské tahy“	
Označení krajského tahu dle generelu (X,K)*	Vedení tahu
číslo silnice daného tahu	
XI Hodonín – Brno	
II/380, výhled I/51	Hodonín – Tuřany – Brno
X2 Brno – Blansko – Boskovice – Sebranice	
II/374, výhled I/41	Raječko – Rájec – Doubravice nad Svitavou – Lhota Rapotina
K01 (Jemnice – hranice kraje) – Chvalatice – Štítary – Šumná – Lesná – Miličovice – Citonice (I/38)	
II/408	hranice kraje – Chvalatice – Štítary – Šumná – Lesná – Miličovice – Citonice (I/38)
K02 Vranovská Ves (I/38) – Šumná – Lesná – Vranov nad Dyjí – Šafov – Uherčice – Vratěšín (hranice ČR/Rakousko – Drosendorf)	
II/398	Vranovská Ves (I/38) – Šumná – Lesná – Vranov nad Dyjí – Šafov
II/409	Šafov – Uherčice – Vratěšín – hranice ČR/Rakousko
K03 Dobšice (I/53) – Hodonice – Hrádek – Hevlín – Hrabětice – Hrušovany nad Jevišovkou – Novosedly –	

Souhrnný přehled silničních tahů nadmístního významu – „krajské tahy“	
Označení kraj- ského tahu dle generelu (X,K)*	Vedení tahu
číslo silnic daného tahu	
Mikulov (I/40, R52)	
II/408	Dobšice (I/53) – Hodonice – Hrádek – Hevlín
II/414	Hrušovany nad Jevišovkou – Novosedly – Mikulov (I/40, R52)
II/415	Hevlín – Hrabětice – Hrušovany nad Jevišovkou
K04 Trnové Pole (I/53) – Jiřice u Miroslavi – Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín - hranice ČR/Rakousko (– Laa a. d. Thaya)	
II/415	Trnové Pole (I/53) – Jiřice u Miroslavi – Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín - hranice ČR/Rakousko
K05 Znojmo (I/38) – Prosiměřice – Vítovice – Hostěradice – Dobelice – Moravský Krumlov – Rokytná (II/152)	
II/413	Znojmo (I/38) – Prosiměřice – Vítovice – Hostěradice – Dobelice – Moravský Krumlov
4135	Moravský Krumlov – Rokytná (II/152)
K06 Miroslav (I/53) – Hostěradice – Bišňová – Tavíkovice – Rozkoš – Hostim (hranice kraje – Zvěrkovice I/38)	
II/400	Miroslav (I/53) – Hostěradice – Bišňová – Tavíkovice – Rozkoš – Hostim - hranice kraje
K 07 Znojmo (I/38) – Hluboké Mašůvky – Jenišovice – Rozkoš (II/400) – hranice kraje – Jaroměřice nad Rokytkou)	
II/361	Znojmo (I/38) – Hluboké Mašůvky – Jenišovice – Rozkoš (II/400) – hranice kraje
K08 Znojmo (I/38) – Nový Šaldorf – Sedlešovice – Hnanice (hranice ČR/Rakousko – Mitterretzbach)	
II/413	Znojmo (I/38) – Nový Šaldorf – Sedlešovice – Hnanice - hranice ČR/Rakousko
K09 Moravský Krumlov – Jamolice (hranice kraje – Dukovany II/392)	
II/152	Moravský Krumlov – Jamolice - hranice kraje
K10 Mikulov (I/40, R52) – Velké Pavlovice – Kobylí – Terezín (II/380) – Násedlovce – Žarošice (I/54)	
II/419	Terezín (II/380) – Násedlovce – Žarošice (I/54)
II/421	Mikulov (I/40, R52) – Velké Pavlovice – Kobylí – Terezín (II/380)
K11 (Brodské – hranice ČR/Slovensko -) Lanžhot (D2) – Břeclav (I/55) – Velké Pavlovice – Hustopeče – Velké Němčice – Židlochovice – Rajhrad (I/52)	
II/425	hranice ČR/Slovensko - Lanžhot (D2) – Břeclav (I/55) – Velké Pavlovice – Hustopeče – Velké Němčice – Židlochovice – Rajhrad (I/52)
K12 Mikulov (I/40, R52) – Perná – Pasohlávky – Pohořelice (I/53)	
II/95	Pohořelice (I/53)
III/38616	Mikulov (I/40, R52) – Perná – Pasohlávky – Pohořelice
K13 Břeclav (I/55) – Moravská Nová Ves – Mikulčice – Lužice – Hodonín (I/51, II/431, II/432)	
05531	Břeclav (I/55) – Moravská Nová Ves – Mikulčice – Lužice – Hodonín (I/51, II/431, II/432)
K14 Hodonín (R55, I/51) – Dubňany – Svatobořice – Místřín – Kyjov (I/54)	
II/422	Místřín – Kyjov (I/54)
II/431	Hodonín – Dubňany – Svatobořice – Místřín
II/432	Hodonín (I/51)
K15 Hovorany (II/380) – Šardice – Svatobořice – Místřín – Kyjov (I/54) - hranice kraje (– Koryčany)	
II/422	Hovorany (II/380) – Šardice – Svatobořice – Místřín – Kyjov (I/54)
II/432	Kyjov (I/54) - hranice kraje
K16 Hodonín (R55, I/51) – Rohatec – Sudoměřice – Strážnice – Veselí nad Moravou (I/54) - hranice kraje (– Uherské Hradiště)	
II/432	Hodonín (I/51)
III/432 37	Hodonín – Rohatec – Sudoměřice – Strážnice – Veselí nad Moravou (I/54) - hranice kraje
K17 Vyškov (II/430) – Jedovnice – Blansko (II/374)	
II/379	Vyškov (II/430) – Jedovnice – Blansko (II/374)
K18 Vyškov – Pustiměř – Drysice (R46) - hranice kraje (– Prostějov)	
III/0462	Vyškov – Pustiměř – Drysice (R46) - hranice kraje
K19 Ždánice (I/54) – Bučovice (I/50) – Bohdalice-Pavlovice – Vyškov (D1, II/430)	

Souhrnný přehled silničních tahů nadmístního významu – „krajské tahy“	
Označení kraj- ského tahu dle generelu (X,K)*	Vedení tahu
číslo silnic daného tahu	
II/379	Vyškov (D1, II/430)
II/431	Ždánice (I/54) – Bučovice (I/50) – Bohdalice-Pavlovice – Vyškov
K20	Čebín (R43) – Kuřim – Lipůvka – Černá Hora – Bořitov – Sebranice (R43, I/43, I/19)
III/385	Čebín (R43) – Kuřim
II/386	Kuřim – Lipůvka – (Černá Hora – Bořitov – Sebranice R43, I/19)
K21	Rájec-Jestřebí (II/374) – Černá Hora – Bořitov (I/43) – Lysice – Kunštát (I/19) – Rozseč nad Kunštátem – Olešnice - hranice kraje – Nyklovice II/375)
II/362	Rozseč nad Kunštátem – Olešnice - hranice kraje
II/376	Bořitov (I/43) – Lysice – Kunštát (I/19)
II/377	Rájec-Jestřebí (II/374) – Černá Hora – Bořitov (I/43)
K22	Brno (I/42-VMO) – Ochoz u Brna (II/383) – Křtiny – Jedovnice – Senetářov – Lipovec (hranice kraje – Drahaný II/377)
II/373	Brno (I/42-VMO) – Ochoz u Brna (II/383) – Křtiny – Jedovnice – Senetářov – Lipovec
II/378	Lipovec – hranice kraje
II/379	Jedovnice
K23	Boskovice (II/150) – Vážany – Šebetov – Uhřovice - hranice kraje (– Jevíčko)
II/374	Boskovice (II/150) – Vážany – Šebetov – Uhřovice - hranice kraje
K24	Boskovice (II/374) – Ludíkov – Žďárná - hranice kraje (-Protivanov)
II/150	Boskovice (II/374) – Ludíkov – Žďárná - hranice kraje
K25	Moravský Krumlov (II/413) – Ivančice – Rosice (I/23)
II/152	Moravský Krumlov (II/413) – Ivančice
II/394	Ivančice – Rosice (I/23)
K26	(Velká Bíteš –) hranice kraje - Přibyslavice – lesní Hluboká – Domašov – Ostrovačice (D1, I/23) - Troubsko (D1, R43) – Brno, západ (I/23)
II/602	Velká Bíteš –) hranice kraje - Přibyslavice – lesní Hluboká – Domašov – Ostrovačice (D1, I/23) - Troubsko (D1, R43) – Brno, západ (I/23)
K27	Ivančice (II/394) – Moravské Bránice (II/395) – Dolní Kounice - Pohořelice
II/152	Ivančice (II/394) – Moravské Bránice (II/395)
II/395	Moravské Bránice (II/395) – Dolní Kounice - Pohořelice
K28	Moravské Bránice – Silůvky – Ořechov – Modřice (I/52, jižní tangenta, D2) – Brno, Chrlice (II/380)
II/152	Moravské Bránice – Silůvky – Ořechov – Modřice (I/52, jižní tangenta, D2) – Brno, Chrlice (II/380)
III/152 82	Modřice
K29	(Štěpánov n. S. –) hranice kraje – Nedvědice - Borač – Předklášteří (II/385) – Tišnov – Čebín (R43)
II/385	Předklášteří (II/385) – Tišnov – Čebín (R43)
II/387	hranice kraje – Nedvědice - Borač – Předklášteří (II/385)
K30	Předklášteří (II/387) – Pernštejnské Jestřabí – Olší - hranice kraje (– Nové Město na Moravě)
II/385	K30 Předklášteří (II/387) – Pernštejnské Jestřabí – Olší - hranice kraje
K31	Ostrovačice (I/23, D1) – Veverská Bitýška – Kuřim (II/385) - Čebín
II/385	Kuřim (II/385) - Čebín
II/386	Ostrovačice (I/23, D1) – Veverská Bitýška – Kuřim (II/385)
II/602	Ostrovačice (I/23, D1)
K33	Tišnov (II/385) – Deblín – Svatoslav - hranice kraje (– Velká Bíteš)
II/379	Tišnov (II/385) – Deblín – Svatoslav - hranice kraje
K34	Pohořelice (I/53, R52) – Hrušovany u Brna – Vojkovice (II/425) – Blučina – Měnín (II/380) – Újezd u Brna – Křenovice – Slavkov u Brna (I/54)
II/416	Pohořelice (I/53, R52) – Hrušovany u Brna – Vojkovice (II/425) – Blučina – Měnín (II/380) – Újezd u Brna – Křenovice – Slavkov u Brna (I/54)
K35	Brno, Slatina (I/50, II/417-přeložka) – Šlapanice – Holubice – Rousínov (D1) – Vyškov (D1, R46) – Ivanovice na Hané - hranice kraje (– Kroměříž)

Souhrnný přehled silničních tahů nadmístního významu – „krajské tahy“	
Označení krajského tahu dle generelu (X,K)*	Vedení tahu
čísla silnic daného tahu	
II/430	Brno, Slatina (I/50, II/417-přeložka) – Šlapanice – Holubice – Rousínov (D1) – Vyškov (D1, R46) – Ivanovice na Hané - hranice kraje
K36	Brno, Slatina (I/50) – Šlapanice (D1) – Ponětovice – Prace - Křenovice (II/416)
II/417	Prace - Křenovice (II/416)
III/4178	Ponětovice - Prace
III/15286	Brno, Slatina (I/50) – Šlapanice (D1)
III/15287	Šlapanice (D1) – Ponětovice
III/15289	Brno, Slatina

ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍTĚ REPUBLIKOVÉHO VÝZNAMU

Dálnice D1 (Praha –) Příbram – Brno – Ivanovice na Hané (– Lipník nad Bečvou D47 – Ostrava – Bohumín hranice ČR / Polsko), součást mezinárodních tahů E50, E65, E462 je na území Jihomoravského kraje realizována již v plném rozsahu. Je nejzatíženější dopravní trasou, v dotyku s jádrovou aglomerací metropole Brna, se sloučenými funkcemi tranzitními a obslužnými (v r. 2005 celkem 58 500 voz./den, zdroj ŘSD). Tento úsek včetně uspořádání a polohy některých mimoúrovňových křižovatek, je již pro stávající potřeby nevyhovující a vyžaduje zásadnější přestavbu.

V současné době je v přípravě ŘSD ČR rozšíření (zkapacitnění) dálničního úseku MÚK Kývalka – MÚK Holubice na šestipruh včetně přestavby vybraných mimoúrovňových křižovatek a nových křižovatek MÚK Brno – Černovická terasa a MÚK Tvarožná. MÚK Brno – Černovická terasa umožní přímé napojení dynamicky se rozvíjejícího prostoru mezinárodního letiště Brno-Tuřany s přilehlou zónou Černovické terasy. MÚK Tvarožná, která souvisí s generální přestavbou křižovatky MÚK Holubice, bude součástí útvarové křižovatky se zajištěním plnohodnotného napojení silnice II/430 z dálnice D1 do všech směrů. Ze strany ŘSD ČR je sledováno výhledové zkapacitnění dálnice v plném rozsahu v úseku Mirošov (kraj Středočeský) – Kývalka s vazbou na již připravované zkapacitnění úseku Kývalka – Holubice.

Dálnice D2 Brno – Břeclav – hranice ČR/SR (– Bratislava), navazující v prostoru Brna na dálnici D1 (MÚK Brno, jih) je v plném rozsahu realizována (na území Jihomoravského kraje – 5 dálničních křižovatek). V jádrovém prostoru, který je z hlediska dopravní zátěže na dálnici D2 nejsilnější, dosahuje průměrná denní intenzita dopravy okolo 37 800 voz./den. S ohledem na rozvojové aktivity v přilehlém prostoru je v ÚP VÚC Břeclavska zahrnuta územní rezerva pro dvě nové mimoúrovňové křižovatky, které by zajistily napojení navazující silniční sítě a nadřazenou obslužnou funkci přilehlého území (MÚK Velké Němčice, MÚK Velké Pavlovice – bude předmětem dalšího prověřování).

Rychlostní silnice R43 Troubsko (D1) – Staré Město (R35), v evropských souvislostech součástí doplňkové sítě TEN-T, je zakotvena v UV č. 741/1999 Sb. a sledována k realizaci jako součást dálnic a rychlostních silnic ČR. Rychlostní silnice propojuje dálnice D1, D2 a rychlostní silnici R52 s plánovanou rychlostní silnicí R35 (Liberec – Olomouc – Hranice) v relaci Brno – Moravská Třebová / Svitavy.

Základní charakteristiky připravovaných staveb rychlostní silnice R43:

▪ **R43 - úsek D1 (Troubsko / Ostrovačice) - Kuřim**

V minulosti byla zpracována velká řada studií a prověřovacích dokumentací, jejichž cílem bylo vyhledat optimální a dopravně účinný koridor pro vedení této kapacitní silnice. Jako výsledná byla vybrána trasa rychlostní silnice R43 v úseku Troubsko (D1) – Kuřim ve stopě „německé dálnice“ – „**Bystrcká varianta**“. Trasa je vedena přes prostor Bystrce a dále v novém koridoru směřovaném na Boskovice – Velké Opatovice, s pokračováním na území Pardubického kraje a napojením na R35 v prostoru Moravské Třebové (koridor je zakotven jako veřejně prospěšná stavba ve schváleném ÚP VÚC Pardubického kraje a v návrhu ZÚR Pardubického kraje).

Poloha úseku Troubsko (D1) – Kuřim přes prostor Bystrce vychází z předpokladu, že se tento úsek současně významným způsobem propojí a funkčně začlení jako součást vnějšího komunikačního systému města Brna a napomůže potřebnému prostorovému rozložení zdrojové a cílové dopravy směřující do Brna s cílem omezení rostoucího zatížení jádrového území. Tento předpoklad se opírá o výsledky analýzy a modelování tranzitní, zdrojové a cílové dopravy v prostoru Brna, kde je zjištěno, že tranzitní doprava představuje pouze cca 25% všech přepravních vztahů. Převažující podíl (75%) představuje doprava zdrojová a cílová, směřující do krajského města a jeho urbanizovaného příměstského prostoru. Na tato zjištění reaguje i poloha přímo navazující jihozápadní tangenty – rychlostní silnice R52 (D1 - MÚK Troubsko) a navazující jihovýchodní tangenty, které umožňují mimo jiné přímou obsluhu rozvíjejícího se jižního sektoru města Brna. Trasa „Bystrcké varianty“ je zakotvena ve schváleném ÚP města Brna a v dosud platném ÚPN VÚC Brněnské sídelní regionální aglomerace schváleném v roce 1985.

Dlouhodobě sledovaný a schválený koridor R43 v úseku Troubsko – Kuřim, vedený městskou částí Bystrce a rekreační oblastí Brněnské přehrady, je předmětem trvalých sporů. Doporučovanou alternativní trasou je ze strany odpůrců „Bystrcké varianty“ **varianta R43 „Boskovická“** vedená od dálnice D1 z MÚK Ostrovačice Boskovickou brázdou přes Veverskou Bitýšku s napojením do základní trasy v prostoru severozápadně od Kuřimi. Pro prověření tohoto alternativního koridoru byla v roce 2005 zpracována „Vyhledávací studie trasy silnice R43 Boskovickou brázdou v úseku mezi Troubskem a Kuřimi“. Po jejím prověření byly konstatovány následující rozhodující výsledky hodnocení, která budou zohledněny ve výběru výsledného koridoru rychlostní silnice R43 v úseku D1 – Kuřim:

- odsunutá poloha trasy R43 ve variantě „Boskovická“ nedosahuje výkonnosti varianty „Bystrcké“;
- nepříznivá terénní konfigurace členitého a napříč zvlněného území vyvolává náročné technické řešení s řadou mostních objektů, vysokých násypů, hlubokých zářezů, případně tune-lů;
- vedení trasy ve variantě „Boskovická“ vyžaduje přestavbu dvou útvarových dálničních křižovatek na D1 - MÚK Ostrovačice, MÚK Troubsko (kolektory, zrušení MÚK Kývalka, prodloužení zkapacitnění D1 až po MÚK Ostrovačice);
- z hlediska územní ochrany a schváleného koridoru v ÚPD je varianta „Boskovická“ zcela nepřipravená – vyvolává zcela novou organizaci související silniční sítě.

Zpracovatel v závěru studie konstatuje, že i když je varianta „Boskovická“ za zmíněných podmínek realizovatelná, studie nepovažuje za přínosné její podrobné rozpracování a přípravu její realizace. Obě varianty, zpracované do ÚAP JMK, budou následně v návrhu ZÚR JMK posuzovány z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území (včetně hodnocení SEA a NATURA 2000) a vyhodnoceny

dle stanovených kritérií. Výsledky budou jedním z podkladů pro koncepční rozhodování o výsledné variantě v rámci společného projednání ZÚR JMK s dotčenými orgány.

▪ **R43 - úsek Kuřim – hranice Jihomoravského a Pardubického kraje**

Základní varianta, dlouhodobě sledovaná v koridoru Kuřim – Boskovice – Velké Opatovice (– Staré Město R35), využívá relativně příznivé terénní konfigurace Boskovické brázdy.

Na základě požadavků MŽP a ekologických sdružení je základní trasa doplněna o dvě varianty **alternativního návrhu**, který sleduje nasměrování R43 přímo do prostoru Svitav (var. „Olešnická“ a var. „Letovická“). Rozhodujícím důvodem pro předložený alternativní návrh je předpoklad, že převažující přepravní vztahy mezi dálnicí D1 a rychlostní silnicí R35 v tomto spojení tvoří vazby mezi významnými sídelními centry Brnem a Svitavy a je žádoucí směřovat koridor R43 do blízkosti Svitav. Varianty alternativního návrhu jsou převzaty z předložené diplomové práce – vyhledávací studie „Rychlostní silnice R43 v úseku Letovice – Litomyšl“ (Petr Polák) a promítnuty v grafické části ÚAP JMK.

Varianta „Olešnická“ – představuje alternativní koridor vedený od základního koridoru R43 z prostoru Černé Hory volnou krajinou bez významnější sídelní struktury ve směru na Olešnici a Svitavy.

Varianta „Letovická“ je vedena od základní trasy R43 z prostoru Boskovic v nové trase východně od stávající silnice I/43 a koridorové tratě Česká Třebová – Brno. Trasa je vedena relativně hornatým terénem s náročným technickým řešením pro dosažení parametrů rychlostní silnice. To vyvolává značné nároky na zemní práce s násypy v rozmezí 7 – 12 m a zářezy hloubky až 32 m.

Obě varianty alternativního návrhu jsou spolu s variantou základní předmětem dopracování hodnocení vlivů stavby na životní prostředí v rámci projektové přípravy stavby. Všechny tři varianty jsou obsaženy v ÚAP JMK.

Varianta „nulová“ – ze strany MŽP byl u ŘSD ČR dále uplatněn požadavek na doplnění hodnocení vlivů stavby na životní prostředí v rámci projektové přípravy stavby o variantu rychlostní silnice R43 vedenou ve stávajícím koridoru silnice I/43 v úseku Černá Hora – Česká s napojením do stávající trasy s průtahem silnice městem Brnem. Z hlediska funkce, technických požadavků, normových parametrů rychlostní silnice i dopadů na komunikační systém a obytnou funkci města lze tuto variantu hodnotit jako zásadně kolizní. Mimo jiné by toto řešení neumožnilo odklonit dopravu mimo centrální část města Brna a způsobilo by zásadní přetížení i připravovaného VMO – I/42 (velkého městského okruhu), který vyžaduje „kapacitní posilu“ v oddálené vnější poloze v podobě dílčího úseku R43. Varianta „nulová“ je společně s předchozími variantami R43 zapracovaná do ÚAP JMK.

Rychlostní silnice R46 Vyškov (D1) – Pustiměř – (Olomouc R35), navazující ve Vyškově na dálnici D1, umožňuje kapacitní mezikrajské spojení Brno – Olomouc (jižní Morava – střední Morava) s propojením dálnice D1 a rychlostní silnice R35. Rychlostní silnice, realizovaná jako jedna z prvních rychlostních silnic v ČR, má výrazné závady především v připojení některých mimoúrovňových křižovatek. Přestavba těchto problémových úseků je sledována v harmonogramu přestavby dálniční a silniční sítě ŘSD ČR do roku 2013 (UV ČR č. 1064/2007).

Rychlostní silnice R52 Rajhrad – Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko je součástí severojižního mezinárodního kapacitního spojení Brno (D1) – Wien. V současné době je v provozu rychlostní úsek Rajhrad – Pohořelice. Ná vazný úsek Pohořelice – hranice ČR je zakotven a stabilizován v UV ČR č. 735/2008, k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace v úseku Poho-

řelice – státní hranice s Rakouskem. Vláda potvrzuje návazný úsek koridoru R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko – Drasenhofen s návazností na rakouskou dálnici A5 ve směru na Vídeň a souhlasí s dalším pokračováním příprav k realizaci. Dne 23. ledna 2009 byla ve Vídni podepsána dohoda mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou České republiky o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52. Dokument vymezuje místo propojení české a rakouské dálniční sítě v katastrálním území obcí Mikulov a Drasenhofen. Úsek R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko bude ve značném rozsahu své trasy sledovat stopu stávající silnice I/52.

Problémem je v současné době stávající úsek silnice I/52 MÚK Brno, centrum (D1) – Modřice – Rajhrad (na výjezdu z Brna vedený ulicí Vídeňskou), který ve vztahu k silně urbanizovanému území jižně od Brna již v současné době vykazuje řadu problémů s výhledově nedostatečnou kapacitou pro souběžnou obslužnou i tranzitní funkci. Tento úsek by měl být pro dálkovou a nadmístní dopravu nahrazen novým koridorem, vedeným jihozápadním segmentem tohoto prostoru tzv. Jihozápadní tangentou. Ta by měla v návaznosti na plánovanou rychlostní silnici R43 nahradit úsek vedený v trase stávající silnice I/52 ve spojení MÚK Brno, centrum (D1) – Modřice – Rajhrad (ulice Vídeňská).

Jihozápadní tangenta (JZT) – poloha koridoru JZT (součást silnice R52, případně R43) byla v souvislosti s rozvojem celého jihozápadního a jižního segmentu urbanizovaného prostoru města Brna dlouhodobě prověřována řadou studií, koncepčních scénářů a zátěžových modelů. Na základě výsledků mnoha předchozích studií je v současné době zpracována aktuální variantní koncepce uspořádání nadřazené dopravní sítě jihozápadního sektoru Brna v dokumentaci „Územní studie v oblasti jihozápadně města Brna“ (UAD, spol. s r.o. & PK Ossendorf, spol.s r.o.).

Studie předkládá dvě základní variantní trasy možného vedení koridoru jihozápadní tangenty v úseku MÚK Troubsko (D1) – Rajhrad, doplněné variantou „nulovou“, vedenou ve stávajícím koridoru silnice I/52 po ulici Vídeňské.

Společný koridor obou variant, tj. **varianty 1 – Modřické** a **varianty 2 – Želešické** navazuje na dálnici D1 a plánovanou R43 v MÚK Troubsko a invariantně směřuje do prostoru Nebovid. Zde se koridor rozděluje do dvou tras:

Varianta 1 – Modřická se maximálně přibližuje stávající R52 v úseku Modřice – Rajhrad, kde se západně od Rajhradu napojuje do stávající R52.

Varianta 2 – Želešická zůstává v otažené poloze, západně tunelovým úsekem míjí Želešice a napojuje se na stávající R52 východně od Syrovic. Oddálená poloha varianty 2 umožňuje příznivější směrové vedení v severojižním přepravním směru a vhodnější rozložení mimoúrovňových křižovatek v návaznosti na jihovýchodní tangentu a obsluhu území. Vedení koridoru zachovává potřebné křižovatky jihovýchodní tangenty se stávající I/52 v prostoru Modřic (výkonnější pro návaznost na ostatní silniční síť a obsluhu území).

Obě varianty vycházejí z předpokladu, že v 1. etapě dojde ke zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kyvalka – Holubice včetně dostavby nové MÚK Černovická terasa. Ve 2. etapě bude realizována JZT a propojení dálnice D1 se stávající R52 směrem na Mikulov a Wien tak, aby mohly být rozděleny přepravní proudy podle jejich charakteru – tranzitní x zdrojové a cílové. Koncepce dopravního uspořádání tohoto rozvojového silně urbanizovaného prostoru současně předpokládá samostatné propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí D2 ve směru na Bratislavu tzv. jihovýchodní tangentou (JVT – podrobněji dále), vedenou souběžně s dálnicí D1 prostorem Modřic ve spojení JZT – D2 – D1(MÚK Holubice).

Varianta nulová – po ulici Vídeňské; v rámci koncepce dopravního uspořádání jižního sektoru bylo prověřováno variantní vedení rychlostní silnice v rozšířeném koridoru stávající silnice I/52 - ulice Vídeňské bez možnosti odlehčení křižovatkového uzlu na dálnici D1 – MÚK Brno – centrum a bez odlehčení dnes již přetížené stávající ulice Vídeňské. Ta je s ohledem na charakter zástavby a přilehlého území typickou městskou komunikací s potřebou nabídky základní obsluhy území, s vedením hromadné dopravy, pěších, cyklistů apod. Tato varianta by vyžadovala přestavbu silnice v parametrech rychlostní silnice s polohou a vzdálenostmi křižovatek splňující požadavky ČSN pro rychlostní silnice. Dosažení potřebných parametrů rychlostní silnice zásadním způsobem naruší současné uspořádání území. Realizace by byla podmíněna řadou rozsáhlých přestaveb a koncepčních změn, které by zásadním způsobem negativně zasáhly do již stávajícího uspořádání dopravního systému a obsluhy jižního segmentu města Brna – např. zrušení tramvajové trati do Modřic, zrušení napojovacích bodů na stávající souběžné komunikace, vyloučení napojení MÚK Moravanská a potřeba nového řešení napojení přilehlého území apod. Variantu lze hodnotit z hlediska udržitelnosti rozvoje území jako zásadně negativní. Pro úplnost je promítnuta v grafické části ÚAP JMK.

Jihovýchodní tangenta (JVT) – záměr kapacitního tangenciálního silničního propojení nadřazených dopravních tras D1 – JZ tangenta – R52 – D2 – D1 v poloze jižně od dálnice D1 vyvolaný výrazným rozvojovým potenciálem širšího prostoru mezinárodního letiště Brno-Tuřany, Černovické terasy a Šlapanic (Urbanistická studie rozvojových zón letiště Brno-Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice, TKB, Kovoprojekta Brno, a.s. 2006). Zmíněný prostor má pro svoji atraktivní polohu nej příznivější podmínky a předpoklady rozvoje v celém urbanizovaném prostoru města Brna. Oblast koncentruje nadřazené dopravní systémy mezinárodního i republikového významu, které mohou zajistit přímé návaznosti území na tyto nadřazené sítě a systémy.

Koncepce JVT je úzce provázána s celým navrhovaným systémem jižního segmentu města, především s realizací jedné ze dvou variant Jihozápadní tangenty (varianta 1, 2). Je založena na předpokladu, že realizací jihovýchodní tangenty v návaznosti na jihozápadní tangentu dojde k zásadnímu odlehčení dálnic D1, D2 a silnice I/52 na území města Brna. Významné objemy dopravy tranzitní, zdrojové a cílové budou převedeny do koridoru jihovýchodní tangenty, která umožní rozložení dopravy do dvou souběžně vedených proudů (D1, JZT – JVT) s přímým propojením D1 – (R52) – D2 mimo křižovatkový uzel MÚK Brno-centrum (I/52) a Brno-jih (D2).

S ohledem na rozvojový potenciál celého jižního a jihovýchodního segmentu Brna a okolí je zcela jednoznačná a prokazatelná výhledová nedostatečnost stávající silniční sítě. Otevřenou otázkou zatím zůstává přepravní funkce JVT v jejich jednotlivých úsecích ve vztahu k rozvojovým ambicím a dynamice celého prostoru i koncentraci hlavních transevropských multimodálních koridorů. Nastíněné náměty promítnuté do ÚAP JMK budou v souladu se Zadáním předmětem návrhu ZÚR Jihomoravského kraje. To ukládá v návrhu ZÚR prověřit variantu převedení dálnice D1 do stopy jihovýchodní a jihozápadní tangenty města Brna vymezené v Generelu dopravy JMK a jejich vyhodnocení z hlediska udržitelného rozvoje území.

Rychlostní silnice R55 Olomouc (R35) – Hulín – Břeclav (D2), procházející silně zatíženým územím Pomoraví, je součástí sítě dálnic a rychlostních silnic dle UV č. 741/1999. Na území sousedního Zlínského kraje je koridor stabilizován a vymezen jako veřejně prospěšná stavba ve vydaných ZÚR Zlínského kraje. Na území Jihomoravského kraje – okresu Hodonín a okresu Břeclav je koridor stabilizován schválenými a dosud platnými ÚP VÚC Hodonínska a Břeclavska. Koridor **R55 v základní trase** (dlouhodobě sledovaný ŘSD ČR), vedený v souběhu s koridorem želez-

niční tratí, má na území Jihomoravského kraje s výjimkou stavby Rohatec – Břeclav (rozšíření) vydaná souhlasná stanoviska MŽP k hodnocení vlivů na životní prostředí (stanoviska EIA).

Na základě námětu Českého a Slovenského dopravního klubu a Děti Země z června 2006 byla zadána studie prověření alternativní, případně optimalizované trasy R55, která koridor základní trasy v úseku Rohatec – Napajedla odklání mimo Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (součást soustavy NATURA 2000). Ptačí oblast, kterou základní trasa R55 v dílčím úseku prochází, je tvořená borovými lesy na vátych písčích (Bzenecká Doubrava) a údolní nivou řeky Moravy (Strážnické Pomoraví).

V grafické části ÚAP JMK je vedle základní trasy podchycen **koridor alternativní trasy R55** podle zpracované „Vyhledávací studie trasy rychlostní silnice R55 mimo Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví“ (Ing. Jiří Kalčík, 2007). Výsledky vyhledávací studie, která odklání alternativní trasu východně od stávající silnice I/55 do zcela volné krajiny, jsou spolu s oficiálním návrhem R55 v současné době předmětem hodnocení vládou ustanovené expertní komise. Předběžné výsledky směřují k původnímu koridoru s podmínkou takových technických řešení, která minimalizují negativní vlivy stavby a provozu na soustavu NATURA 2000. Konečné výsledky expertní komise by měly být zohledněny v návrhu ZÚR JMK.

Silnice I/19 (Nezbavětice I/20 – Tábor – Pelhřimov) – Kunštát – Sebranice ve vztahu ke kraji Vysočina (I/43) zajišťuje mezikrajská spojení s návazností na silnici I/43. Intenzita dopravy je umírněná – cca 3650 voz./den v r. 2005. V současné době je sledována homogenizace silnice v celém rozsahu s obchvaty sídel Rozseč nad Kunštátem, Kunštát a přeložky silnice v úsecích Sebranice – Svitávka. Po realizaci rychlostní silnice R 43 bude upravená silnice I/19 ukončena na R43 (MÚK).

Silnice I/23 (Dráčov I/3 – Jindřichův Hradec – Třebíč) – Vysoké Popovice – Kývalka (D1) – Brno-západ (D1) – Brno-Pisárky (I/42) je mezikrajským tahem, propojujícím kraje Jihočeský, Vysočinu a Jihomoravský. Pro širší prostor Rosicka je tato silnice páteří osou s vazbou na dálnici D1 (MÚK Kývalka) a velký městský okruh v Brně (I/42). Intenzita dopravy zde v r. 2005 dosahovala hodnot cca 11 600 voz./den. ŘSD ČR je sledována přestavba silnice v úseku Zastávka – Zakřany včetně obchvatu sídla Zastávka a obchvaty sídel Vysoké Popovice a Rosice.

Silnice I/38 (Jestřebí I/9 – Kolín – Jihlava) – Znojmo – hranice ČR / Rakousko je jednou z páteřních silnic Znojemska, zajišťující mezikrajské vztahy s vazbou na krajské město Jihlavu a dále návaznost na dálnici D1. V přeshraničních dálkových vztazích je silnice součástí mezinárodního tahu E59 s přímou návazností na Wien. V dokumentu „Strategie rozvoje Dolního Rakouska“ je tento tah jednou ze dvou hlavních rozvojových os směřujících od Vídně na území Jihomoravského kraje. Silnice má ve své trase řadu problémových úseků a průtahů sídly, které je nezbytné řešit. ŘSD ČR sleduje kontinuální přestavbu úseku Vranovská Ves – Olbramkostel a obchvaty sídel Pavlice, Žerůtky, Znojmo včetně přestavby hraničního úseku Hatě.

Silnice I/40 Mikulov (I/52) – Břeclav (I/55) tvoří tangenciální příhraniční propojení dálnice D2 – silnice I/52 a silnice I/52 (R52) s napojením a obsluhou Valtic. Intenzita dopravy se pohybuje v rozmezí cca 3 400 – 5 200 voz./den (r. 2005). Silnice je v úseku Mikulov – Břeclav sledována v plném rozsahu k přestavbě. Záměry na přestavbu jsou stabilizovány a vymezeny jako veřejně prospěšné stavby ve schváleném ÚP VÚC Břeclavska.

Silnice I/41 Brno (VMO-I/42) – Brno (MÚK D1x D2) je jednou z hlavních vstupních radiál jižní části města Brna od dálnic D1 a D2 s návazností na velký městský okruh (silnice I/42). Současné nevyhovující vedení je sledováno k zásadní přestavbě v nové stopě podél řeky Svitavy, tzv. „Bratislavská radiála“.

Silnice I/42 - velký městský okruh (VMO) je kontinuálně vedeným silničním okruhem města Brna. V parametrech vícepruhové segregované kapacitní silnice je v současné době realizován pouze v dílčích úsecích. ŘSD ČR a městem Brno je sledována postupná přestavba na vícepruhový segregovaný okružní systém s návaznostmi radiálně zaústěných nadřazených silnic. V úrovni kapacitní silnice I. třídy umožní rozvádět zásadní objemy zdrojové a cílové dopravy na komunikační systém města s cílem částečného uvolnění vnitřního dopravního systému. V realizaci je stavba Dobrovského B – tunely. V ÚAP JMK je vymezen záměr celkové přestavby VMO na kapacitní silnici.

Silnice I/43 Brno-Královo Pole (I/42) – Letovice (– Svitavy – Lanškroun – Červená Voda I/11 – Králíky – hranice ČR / Polsko) v současné době zajišťuje mezikrajské přepravní vztahy s propojením dálnice D1 a silnice I/35. Po realizaci rychlostní silnice R43 převezme páteřní obsluhu území s doprovodnou funkcí k R43. Současný nevyhovující stav je sledován k postupné přestavbě s navrhovanými obchvaty Lažan a Lipůvky a s přeložkami úseků Krhov – Voděradý, Sebranice – Svitávka (Zbronek), Letovice – Rozhraní, Závist – Černá Hora.

Silnice I/50 Brno (I/42) – Holubice – Slavkov u Brna (I/54) – (Staré Město I/55 – Uherské Hradiště – hranice ČR / Slovensko), součást mezinárodního tahu E50, je jednou z významných přepravních os napojujících sídelní strukturu střední části Pomoraví (Uherskohradištsko) na dálnici D1 (MÚK Holubice) a krajské město Brno. V širších přeshraničních vztazích ve směru na Slovensko zajišťuje vazbu na oblast Pováží a prostor Trenčína. Nevyhovující průtahy Bučovicemi, Brankovicemi a Kožušicemi jsou sledovány k přestavbě. V současné době není stabilizována přestavba v úseku Brankovice – Kožušice, kde původní záměr severního obchvatu Brankovic – Kožušic byl ze strany obcí zpochybňován a vyvolal nutnost prověřit možnosti přestavby trasy v poloze jižní (rozpracována studie). V ÚAP JMK jsou evidovány obě varianty možného obchvatu. Lze očekávat, že silnice bude i po dobudování dálniční a rychlostní sítě přenášet relativně významné objemy dálkové přepravy s vazbou na slovenský prostor Trenčína a Pováží.

Silnice I/51 Hodonín (I/55) – hranice ČR / Slovensko je krátkou spojnici od silnice I/55 a Hodonína s přeshraničními návaznostmi na Slovensko ve směru na Holíč a dále na Trnavu. Sledován je jihozápadní obchvat Hodonína s návazností na výhledovou R55.

Silnice I/52 Brno (I/42) – Rajhrad (R52), Pohořelice – Mikulov (I/40) – hranice ČR / Rakousko. Úsek Brno (I/42) – Modřice – Rajhrad (R52) v současné době zajišťuje jak funkci obslužné komunikace jižní části Brna (ulice Vídeňská) a rozvíjejícího se příměstského prostoru v úseku Brno – Modřice – Rajhrad, tak funkci dálkové silnice s návazností na již realizovaný úsek rychlostní silnice R52 Rajhrad – Pohořelice (součást mezinárodního tahu E461). Navazující úsek dvoupruhové silnice Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko přenáší dálkové mezinárodní přepravní vztahy vedené přes přechod Mikulov / Drasehofen ve směru na Wien. Po realizaci zbývajících úseků rychlostní silnice R52 budou dálkové vztahy přesměrovány na kapacitní silnici a dílčí úseky stávající dvoupruhová silnice s dostavbou nových propojovacích úseků (součást stavby R52) převezme funkci doprovodné silnice k R52 s obsluhou přilehlého území. Stávající úsek Brno – Rajhrad je v současné době připravován k postupné zásadní rekonstrukci (vztah k variantě R52 – viz předchozí část rychlostní silnice R52).

Silnice I/53 Znojmo (I/38) – Pohořelice (I/52) je páteřní osou pro zpřístupnění a obsluhu Znojemska ve směru od jádrového prostoru aglomerace a krajského města Brna na silnici I/38 a připravovanou R52. Intenzita dopravy se pohybuje v rozmezí 7 000 – 11 150 voz./den s narůstajícími hodnotami v blízkosti významných center osídlení (r. 2005). Pro posílení a rozvoj Znojemska je kvalita a úroveň tohoto dopravního spojení rozhodující. Pro zkvalitnění silničního spojení Brno – Znojmo je

ŘSD ČR sledována celková prostorová homogenizace stávající trasy ve dvoupruhovém uspořádání včetně obchvatu Lechovic.

Silnice I/54 Slavkov u Brna (I/50) – Kyjov – Veselí nad Moravou (I/55) – Blatnice pod Sv. Antonínkem (– hranice ČR / Slovensko) je v návaznosti na silnici I/50 a dálnici D1 nadřazenou dopravní osou zpřístupňující sídelní strukturu v ose Slavkov u Brna – Kyjov – Veselí nad Moravou (I/55) – Blatnice pod Sv. Antonínkem, s přechodem přes sousední Zlínský kraj na Slovensko ve směru na Nové Mesto nad Váhom. V trase je sledována postupná přestavba úseku Kyjov – Bzenec s obchvaty Bzence, Vlkoše a Kyjova a dále úprava křižovatky ve Veselí nad Moravou.

Silnice I/55 (Olomouc R35, R46 – Přerov – Hulín) – Veselí nad Moravou (I/54) – Hodonín (I/51) – Břeclav (D2 km 48) – hranice ČR / Rakousko je páteří přepravní osou Pomoraví s přeshraniční návazností na Rakousko (Poštorná / Reinthal) a Wien. V souladu s UV č. 741/1999 je pro dálkovou dopravu postupně připravována rychlostní silnice R55 (Olomouc – Přerov – Hulín – Otrokovice – Břeclav (D2)). Ve stávající trase je sledována dílčí přestavba úseků Veselí nad Moravou – Petrov, Rohatec – Lužice. Původně sledovaná přeložka silnice I/55 s obchvatem Vnorovy – Veselí nad Moravou, která je v ÚAP JMK evidována jako varianta ke stávajícímu stavu, má ze strany MŽP zamítavé stanovisko. Navazující úsek Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko je v souladu se schváleným ÚP VÚC Břeclavska sledován jako silnice I. třídy s obchvatem Břeclavi ve dvoupruhovém uspořádání.

V rámci prověřování variant rychlostního propojení Brno – Wien byla prověřována varianta vedení nové kapacitní silnice v návaznosti na D2 a koridor R55 s obchvatem Břeclavi, s přechodem na rakouskou stranu přes prostor Poštorná / Reinthal a dále na Wien. Tyto prověřované varianty jsou jako alternativní koncepce pro úplnost podchyceny v ÚAP JMK.

Tato koncepce sledovala prodloužení rychlostní silnice R55 v kategorii čtyřpruhové silnice v úseku od MÚK dálnice D2 (MÚK s R55) v navazujícím pokračování s obchvatem Břeclavi v nové trase a v ÚAP JMK je podchycena ze zpracované vyhledávací studie „Rychlostní silnice R 55 Břeclav, D2 – hranice ČR / Rakousko, Reinthal“ (HBH Projekt, spol. s r.o.) a promítnuta v grafické části. Variantní námět sleduje zkapacitnění nadřazených dopravních tras ve významném multimodálním dopravním uzlu Břeclavi s posílením přímých vazeb kapacitního koridoru R55 na rakouskou silniční a dálniční síť (směr Wien).

Varianta A (severovýchodní) zachovává koridor navrhované přeložky silnice I/55 od dálnice D2 - MÚK Lanžhot po navrhované přemostění Dyje dle ÚP Břeclavi (avšak v rozšířeném čtyřpruhovém uspořádání), dále se odchyluje do nové trasy a směřuje do prostoru západně od stávajícího přechodu do Rakouska.

Varianta B (jihovýchodní) – posouvá křižovatkový uzel D2 x R55 jihovýchodně blíže k hranici se Slovenskem (vyvolává přesměrování navazujícího úseku R55). Tato varianta využívá navrhovaný koridor přeložky silnice I/55 dle ÚP Břeclavi a ÚP VÚC Břeclavska pouze ve velmi krátkém úseku v jižní části Břeclavi. Rozhodující část trasy obchvatu Břeclavi je vedena ve zcela nové trase. Oproti schválené dvoupruhové trase přestavby I/55 s obchvatem Břeclavi znamená tento námět zásadní změnu.

Úsek MÚK D2 – Poštorná / Reinthal je v koncepci kapacitní silnice (v obou variantách) veden, oproti koridoru přeložky silnice ve dvoupruhovém uspořádání dle schváleného ÚP VÚV Břeclavsko, ve směrově přímějších parametrech odpovídajících požadavkům navrhování rychlostních silnic. V navazujícím úseku na rakouské straně však tento námět nemá pokračování. Ve strategii rozvoje silniční sítě Rakouska ani tento směr není jako nadřazený sledován – má pouze nadmístní

význam. Jako dopravní osy jsou ze strany Rakouska sledovány směry Wien – Mikulov (R52) a Wien – Hatě (I/38). Nový koncepční záměr by vyžadoval podrobné prověření včetně mezistátního jednání o zajištění srovnatelných parametrů navazující silnice na rakouské straně, novou územní a projektovou přípravu. To by způsobilo další zpoždění dnes již potřebné přípravy a realizace záměru obchvatu Břeclavi.

Kromě této skutečnosti byl alternativní námět vyhodnocen v rámci srovnávací studie pro spojení Brno – Wien (var. R52 – Mikulovská a var. Břeclavská s využitím D1 a kapacitní silnice ve směru na Poštornou), kterou v roce 2008 zpracovala firma DHV. Jako jednoznačně výhodnější byla vyhodnocena varianta R52 přes Mikulov.

Silnice I/70 Petrov (I/70) – hranice ČR / Slovensko je pouze krátkou spojkou od silnice I/55 po hranici se Slovenskem. Na území Slovenska pokračuje jako silnice II. třídy ve směru na Holíč (I/51). Silnice je na území Jihomoravského kraje stabilizována s obchvatem Sudoměřic a napojením na I/55.

Silnice I/71 Uherský Ostroh I/55 – Blatnice pod Sv. Antonínkem (I/54) – Velká nad Veličkou – hranice ČR / Slovensko představuje pouze krátký úsek silnice propojující prostor Hodonínska a silnici I/55 ve směru na Velkou nad Veličkou a dále na Slovensko. Intenzita dopravy se pohybuje v rozmezí cca 1 400 – 3 150 voz./den. Silnice výhledově vyžaduje zásadnější rekonstrukci, její charakter a podmínky nebyly dosud prověřeny žádnou dokumentací. V širších souvislostech lze předpokládat, že tato silnice výhledově zůstane spíše regionálním přeshraničním spojením s pouze oblastními přepravními vztahy a intenzitami.

ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY SILNIČNÍCH TAHŮ KRAJSKÉHO VÝZNAMU

Silniční tahy krajského významu jsou ve svém vymezení a označení (X, K) převzaty z dokumentace „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje; Souhrn návrhů generelu krajských silnic“ (KRÚ JMK, odbor dopravy), schválené Radou Jihomoravského kraje v roce 2006 a přeschválené v roce 2008.

Tahy krajského významu představují nadřazenou krajskou síť dopravní infrastruktury, která navazuje na síť dálnic a silnic I. třídy a zajišťuje páteřní nadmístní silniční spojení a přepravní vztahy. Vybrané tahy by měly v budoucnu nabízet ucelenou a kontinuální síť silnic II. třídy, jejíž součástí budou v některých relacích dílčí úseky stávajících silnic I. třídy, které budou postupně nahrazené rychlostními nebo kapacitními silnicemi I. třídy.

Podmínkou pro funkčnost této nadřazené krajské sítě je její postupná přestavba s cílem dosažení potřebných parametrů a kvality. Záměry na krajských tazích, sledované v ÚAP JMK, jsou převzaty z výše zmíněné dokumentace „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje; Souhrn návrhů generelu krajských silnic“ (dále generel).

Silniční tah X1 Hodonín – Brno zajišťuje kontinuální propojení sídelní struktury jihovýchodní oblasti kraje v ose Hodonín – Hovorany / Kobyly – Klobouky u Brna – Brno mimo nadřazenou dálniční a silniční síť. Předpokladem je výhledové přeřazení tahu do silnic I. třídy (I/51). Nabízí se otázka posouzení potřeby přímé návaznosti tohoto krajského tahu na dálnici D2 (MÚK Blučina x MÚK Velké Němčice x MÚK Velké Pavlovice). V generelu je sledována přestavba příměstského úseku silnice II/380 s obchvatem Tuřan.

Silniční tah X2 Brno – Blansko – Boskovice zajišťuje nadřazené páteřní propojení severního prostoru s přímými vazbami ke krajskému městu Brnu, kam převažující část přepravních vztahů spadá. V generelu je sledována přeložka v úseku Ráječko – Boskovice s napojením na přeložku silnice II/374.

Silniční tah K01 (Jemnice – hranice kraje) – Chvalatice – Štítary – Šumná – Lesná – Milíčovice – Citonice (I/38) zajišťuje nadkrajské spojení Znojemska a sousedního Třebíčska (kraj Vysočina). Silniční tah mimo jiné umožňuje zpřístupnění sídelní struktury a rekreačního území v prostoru Vranova nad Dyjí. Generel doporučuje výhledové prověření podmínek a potřeb případné přeložky silnice Onšov – Lesná s obchvaty sídel. Náměty nejsou v ÚAP JMK územně vymezeny.

Silniční tah K02 Vranovská Ves (I/38) – Šumná – Lesná – Vranov nad Dyjí – Šafov – Uherčice – Vratěšín – hranice ČR / Rakousko (– Drosendorf) zajišťuje ve směru od silnice I/38 napojení rekreační oblasti Podyjí a NP Podyjí s přeshraniční návazností na silniční síť sousedního Rakouska.

Silniční tah K03 Dobšice (I/53) – Hodonice – Hrádek – Hevlín – Hrabětice – Hrušovany nad Jevišovkou – Novosedly – Mikulov (I/40, R52) umožňuje příhraniční podélné propojení významných center a osídlení a ekonomických aktivit Znojmo – Hrušovany – Mikulov s návaznostmi na nadřazenou silniční síť a příčná propojení ve směru na Rakousko. Generel doporučuje výhledové prověření podmínek a potřeb přeložek s případným obchvatem sídel; silnice II/408 Hodonice, II/414 Hrušovany, jihovýchod, II/414 Drnholec – Novosedly. V ÚAP JMK je územně vymezen koridor navrhované přestavby silnice II/414 v úseku Drnholec – Novosedly – Mikulov. V úseku Drnholec – Novosedly je záměr převzatý z generelu, v úseku Novosedly – Mikulov ÚAP JMK eviduje záměr na přestavbu silnice s obchvatem Březí, který je zpracováván jako směrný ve schváleném ÚP VÚC Břeclavska (záměr současně obsažen v ÚAP ORP Mikulov).

Silniční tah K04 Trnové Pole (I/53) – Jiřice u Miroslavi – Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín – hranice ČR / Rakousko (– Laa an der Thaya) zprostředkovává silnice II/418. Silniční tah zajišťuje přeshraniční spojení a návaznosti území na silnice I/53 (Pohořelice, Znojmo) a II/414 (Znojmo, Mikulov). Generel doporučuje výhledové prověření podmínek a potřeb případné přeložky silnice s obchvatem Hrušovany nad Jevišovkou. Námet není v ÚAP JMK územně vymezen.

Silniční tah K05 Znojmo (I/38) – Prosiměřice – Vítonice – Hostěradice – Dobelice – Moravský Krumlov – Rokytňá (II/152) je tvořen silnicemi II/413 a III/4135. Umožňuje vzájemné propojení významnějších sídel a napojení oblasti na nadřazenou silniční síť. Generel doporučuje výhledové prověření podmínek a potřeb případné přeložky silnice II/413 v prostoru Moravského Krumlova. Námet není v ÚAP JMK územně vymezen.

Silniční tah K06 Miroslav (I/53) – Hostěradice – Višňové – Tavíkovice – Rozkoš – Hostim - hranice kraje (- Zvěrkovice I/38) zajišťuje silnice II/400. Umožňuje spojení centrální části Znojemska se sousedními oblastmi s návaznostmi na silnice I/38 a I/53. Generel doporučuje výhledové prověření podmínek a potřeb případné přeložky silnice s obchvatem Miroslavi není v ÚAP JMK územně vymezen.

Silniční tah K07 Znojmo (I/38) – Hluboké Mašůvky – Jenišovice – Rozkoš (II/400) – hranice kraje – Jaroměřice nad Rokytnou je tvořen silnicí II/361. Umožňuje páteřní propojení sídel vyššího významu a návaznosti na nadřazenou silniční síť (I/38, I/53, tah K-06 - II/400).

Silniční tah K08 Znojmo (I/38) – Nový Šaldorf – Sedlešovice – Hnanice – hranice ČR / Rakousko (– Mitterretzbach) zprostředkovávají silnice I/38 a II/413. Silniční tah umožňuje napojení oblasti na silnice vyššího významu a přeshraniční propojení.

Silniční tah K09 Moravský Krumlov – Jamolice – hranice kraje (– Dukovany II/392) zajišťuje silnice II/152. Umožňuje mezioblastní propojení s vazbou na kraj Vysočina a průmyslovou oblast Dukovany.

Silniční tah K10 Mikulov (I/40, R52) – Velké Pavlovice – Kobylí – Terezín (II/380) – Násedlovice – Žarošice (I/54) zajišťují silnice II/421, II/380, II/419, III/41923. Tah umožňuje mezioblastní propojení a návaznost sídel vyššího významu. Generel doporučuje výhledové prověření podmínek a potřeb případné přeložky silnice II/419 Terezín – Násedlovice a Násedlovice – Uhřetice s obchvaty sídel. Námety nejsou v ÚAP JMK územně vymezeny.

Silniční tah K11 (Brodské –) hranice ČR / Slovensko – Lanžhot (D2) – Břeclav (I/55) – Velké Pavlovice – Hustopeče – Velké Němčice – Židlochovice – Rajhrad (I/52) zajišťují silnice II/425 a I/55. Tah zprostředkovává páteřní mezioblastní vztahy, vazby sídelní struktury vyššího významu a přebírá funkci doprovodné silnice k dálnici D2. V generelu je sledováno nové prodloužení silnice II/425 v úseku Modřice – Rajhrad.

Silniční tah K12 Mikulov (I/40, R52) – Perná – Pasohlávky – Pohořelice (I/53) tvoří silnice I/52, II/395 a III/38616. Tah zajišťuje páteřní vazby sídelní struktury vyššího významu s návazností na nadřazenou silniční síť. Dopravní tah přebírá funkci doprovodné silnice k rychlostní silnici R52. Přestavba silnice je součástí stavby R52 Pohořelice - Mikulov.

Silniční tah K13 Břeclav (I/55) – Moravská Nová Ves – Mikulčice – Lužice – Hodonín (I/51, II/431, II/432) tvoří silnice I/55, I/51 a III/05531. Umožňuje vzájemné propojení a vazby sídelní struktury vyššího významu a spojení průmyslových oblastí (Břeclav, Mikulčice, Hodonín).

Silniční tah K14 Hodonín (R55, I/51) – Dubňany – Svatobořice – Místřín – Kyjov (I/54) zajišťují silnice II/431, II/432 a II/422. Tah zajišťuje mezioblastní propojení Hodonínska, Vyškovska a sídel vyššího významu. Generel doporučuje výhledové prověření podmínek a potřeb případné přeložky silnice II/431, II/422 Svatobořice – Místřín s obchvaty sídel a obchvat Kyjova s přeložkou silnice II/432.

Silniční tah K15 Hovorany (II/380) – Šardice – Svatobořice – Místřín – Kyjov (I/54) – hranice kraje (– Koryčany) tvoří silnice II/422 a II/432. Tah zajišťuje mezioblastní propojení Hodonínska, Kroměřížska a sídel vyššího významu. Generel doporučuje výhledové prověření podmínek a potřeb případné přeložky silnic II/422 a II/431 Svatobořice – Místřín s obchvaty sídel.

Silniční tah K16 Hodonín (R55, I/51) – Rohatec – Sudoměřice – Strážnice – Veselí nad Moravou (I/54) – hranice kraje (– Uherské Hradiště) zajišťují silnice II/432, I/55 a III/43237. Tah umožňuje mezioblastní propojení Hodonínska a Uherskohradištska a sídel vyššího významu včetně napojení a obsluhu průmyslových zón Strážnice. Dopravní tah přebírá funkci doprovodné silnice k R55. V ÚAP JMK jsou sledovány přeložky silnice I/55 s obchvaty sídel Sudoměřice – Petrov, Strážnice a Vnorovy – Veselí nad Moravou.

Silniční tah K17 Vyškov (II/430) – Jedovnice – Blansko (II/374) je zajištěn silnicí II/379. Tah zajišťuje mezioblastní spojení Vyškovska, Blanenska a páteřní propojení sídelní struktury vyššího významu. Generel doporučuje výhledové prověření podmínek a potřeb případné přeložky silnice II/430 ve Vyškově a s tím spojené návaznosti silnice II/379.

Silniční tah K18 Vyškov – Pustiměř – Drysice (R46) - hranice kraje (– Prostějov) je tvořen silnicí III/0462. Zajišťuje mezikrajské spojení Vyškovska a Prostějovska, páteřní propojení sídel vyššího významu a návaznost průmyslových měst Rousínov a Vyškov. Přebírá funkci doprovodné silnice k dálnici D1 a rychlostní silnici R46.

Silniční tah K19 Ždánice (I/54) – Bučovice (I/50) – Bohdalice-Pavlovice – Vyškov (D1, II/430) tvoří silnice II/431, I/50 a II/379. Zajišťuje mezioblastní spojení Hodonínska, Vyškovska a páteřní propojení sídel vyššího významu. V ÚAP JMK je sledována přeložka silnice II/432 v Bučovicích s jižním obchvatem sídla (vazba na přeložku silnice I/50). Generel doporučuje výhledové prověření podmínek a potřeb případné přeložky silnice II/431 s obchvaty sídel Ždánice, Bučovic-západ, Manerov.

Silniční tah K20 Čebín (R43) – Kuřim – Lipůvka – Černá Hora – Bořítov – Sebranice (R43, I/43, I/19) tvoří silnice II/385, II/386 a I/43. Tah zajišťuje mezioblastní propojení prostorů Brno-venkov a Blanensko, páteřní propojení sídel vyššího významu a napojení průmyslových oblastí na budoucí rychlostní silnici R43. Tah přebírá funkci doprovodné silnice k rychlostní silnici R43. V návrhu je sledována přeložka silnice I/43 v Sebranicích, Lipůvce a obchvat Kuřimi (souvislost s R43). Generel doporučuje výhledové prověření podmínek a potřeb případné přeložky silnice II/386 v Kuřimi.

Silniční tah K21 Rájec-Jestřebí (II/374) – Černá Hora – Bořítov (I/43) – Lysice – Kunštát (I/19) – Rozseč nad Kunštátem – Olešnice – hranice kraje (– Nyklovice II/375) tvoří silnice II/377, I/43, II/376, I/19 a II/362. Tah zajišťuje mezioblastní spojení sem Blanenska a Svitavska, páteřní propojení sídel vyššího významu a napojení průmyslové oblasti Rájec-Jestřebí. V souladu s ÚAP ORP Boskovice je sledována přeložka silnice II/376 Drnovice – Kunštát. Generel doporučuje výhledové prověření podmínek a potřeb případné přeložky silnice II/376 v Bořítově.

Silniční tah K22 Brno (I/42-VMO) – Ochoz u Brna (II/383) – Křtiny – Jedovnice – Senetářov – Lipovec – hranice kraje (– Drahaný II/377) zajišťují silnice II/373, II/378, II/379 a II/377. Tah umožňuje návaznost přilehlého území na krajské město Brno a mezioblastní propojení prostorů Brno-venkov, Blanensko a mezikrajské spojení s Prostějovskem.

Silniční tah K23 Boskovice (II/150) – Vážany – Šebetov – Uhřice – hranice kraje (– Jevíčko) tvoří silnice II/374. Umožňuje mezioblastní propojení Blanenska a Svitavska. Generel doporučuje výhledové prověření podmínek a potřeb případné přeložky silnice II/374 Knínice u Boskovic a Šebetov.

Silniční tah K24 Boskovice (II/374) – Ludíkov – Žďárná – hranice kraje (– Protivanov) tvoří silnice II/150. Tah umožňuje mezioblastní propojení Blanenska s Prostějovskem, návaznost sídel vyššího významu a průmyslových oblastí ve východní části kraje.

Silniční tah K25 Moravský Krumlov (II/413) – Ivančice – Rosice (I/23) zajišťují silnice II/152 a II/394. Tah umožňuje mezioblastní spojení prostorů Brno-venkov a Znojensko, páteřní propojení sídel vyššího významu s napojením na nadřazenou silniční síť a napojení průmyslových oblastí (Moravský Krumlov, Ivančice). Generel doporučuje výhledové prověření podmínek a potřeb případné přeložky silnic II/152, II/394 s obchvaty sídel Ivančice, Ivančice – Neslovice a Tetčice.

Silniční tah K26 (Velká Bíteš –) hranice kraje – Přibyslavice – Lesní Hluboká – Domašov – Ostrovačice (D1, I/23) – Troubsko (D1, R43) – Brno, západ (I/23) je tvořen silnicí II/602. Umožňuje propojení oblastí Brno-venkov s Třebíčskem a páteřní obsluhu sídel vyššího významu. Tah přebírá funkci doprovodné silnice k dálnici D1. V ÚAP JMK je sledována přeložka silnice II/602 v prostoru Bosonoh s obchvatem sídla (vazba na MÚK Troubsko – křižovatku D1xR43, případně R52).

Silniční tah K27 Ivančice (II/394) – Moravské Bránice (II/395) – Dolní Kounice – Pohořelice tvoří silnice II/152 a II/395. Tah umožňuje propojení oblastí Brno-venkov a Břeclavsko a páteřní obsluhu sídel vyššího významu. Generel doporučuje výhledové prověření podmínek a potřeb případné přeložky silnice II/152 v Moravské Bránici.

Silniční tah K28 Moravské Bránice – Silůvky – Ořechov – Modřice (R52, jižní tangenta, D2) – Brno-Chrlice (II/380) zajišťují silnice II/152 a III/15282. Tah zprostředkovává propojení sídel vyššího

významu a napojení průmyslových oblastí Ivančice, Modřice a Moravany. V ÚAP JMK jsou sledovány přeložky silnice II/152 v úseku Želešice, obchvat – Modřice, přeložka a nové prodloužení na Chrlice (vazba na JZT).

Silniční tah K29 (Štěpánov nad Svratkou –) hranice kraje – Nedvědice – Borač – Předklášteří (II/385) – Tišnov – Čebín (R43) zajišťují silnice II/387, II/385, III/3846, II/384. Tah umožňuje spojení oblastí Brno-venkov a Žďársko, páteřní propojení sídel vyššího významu a napojení průmyslových oblastí. V generelu je sledována přeložka silnice II/385 Hradčany – Čebín s obchvatem sídla, výhledově s možností přeložek silnice II/387 v prostoru Štěpánovic a Borače.

Silniční tah K30 Předklášteří (II/387) – Pernštejnské Jestřabí – Olší - hranice kraje (– Nové Město na Moravě) je tvořen silnicí II/385. Tah zajišťuje spojení oblastí Brno-venkov a Žďár nad Sázavou a páteřní propojení sídel vyššího významu.

Silniční tah K31 Ostrovačice (I/23, D1) – Veverská Bitýška – Kuřim (II/385) – Čebín zajišťují silnice II/602, II/386 a II/385, alternativně III/3861. Tah umožňuje mezioblastní spojení prostorů Brno-venkov a Blansko, páteřní propojení sídel vyššího významu s návaznostmi na nadřazenou silniční síť a napojení průmyslových center Kuřimi.

Silniční tah K33 Tišnov (II/385) – Deblín – Svatoslav – hranice kraje (– Velká Bíteš) tvoří silnice II/379. Tah zajišťuje mezioblastní prostorů Brno-venkov a Žďár nad Sázavou a páteřní propojení sídel vyššího významu. Generel doporučuje výhledové prověření podmínek a potřeb případné přeložky silnice II/379 Nelepeč – Žernůvka a obchvat Deblína.

Silniční tah K34 Pohořelice (I/53, R52) – Hrušovany u Brna – Vojkovice (II/425) – Blučina – Měnín (II/380) – Újezd u Brna – Křenovice – Slavkov u Brna (I/54) tvoří silnice II/416. Tah zprostředkovává mezioblastní spojení prostorů Brno-venkov a Vyškovsko s návazností na nadřazenou silniční síť a napojení průmyslových center. V generelu je sledována přeložka silnice II/416 v úseku Unkovičky – Hrušovany u Brna – Vojkovice – Blučina s možností výhledové přeložky silnice II/416 s obchvaty sídel Újezd u Brna, Hostěrádky – Rešov, Křenovice.

Silniční tah K35 Brno, Slatina (I/50, II/417-přeložka) – Šlapanice – Holubice – Rousínov (D1) – Vyškov (D1, R46) – Ivanovice na Hané – hranice kraje – Kroměříž tvoří silnice II/430 a I/47. Tah zajišťuje spojení oblastí Brno, Brno-venkov, Vyškovsko a Kroměřížsko s návazností na nadřazenou silniční síť, páteřní obsluhu sídel vyššího významu a napojení průmyslových center. Tah současně přebírá funkci doprovodné silnice k dálnici D1. Generel doporučuje výhledové prověření podmínek a potřeb případné přeložky silnice II/430 s obchvatem Vyškova.

Silniční tah K36 Brno, Slatina (I/50) – Šlapanice (D1) – Ponětovice – Prace - Křenovice (II/416) zajišťují silnice III/15383, III/15286, III/15287, III/4178 a II/417. Tah zprostředkovává mezioblastní spojení, páteřní obsluhu sídel vyššího významu a napojení průmyslových center. V ÚAP JMK je sledována nová trasa silnice II/417 v úseku Brno Slatina – Šlapanice-západ – Prace.

Ostatní záměry krajského významu

Silniční propojení Moutnice – dálnice D2 představuje dlouhodobě diskutovaný námět (není obsažen v generelu), který nabízí možnost zkvalitnění silničního napojení Kyjovska a krajského tahu X01 (II/380) s přímou návazností na dálnici D2 (MÚK Bučina - upravená) a sledované silniční propojení D2 – R52 v úseku Blučina – Rajhrad. Tento námět nebyl dosud podrobně prověřen. Silniční propojení promítnuté do ÚAP JMK je mimo jiné obsaženo v ÚAP ÓRP Židlochovice.

A.6.1.3 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

ŠIRŠÍ EVROPSKÉ SOUVISLOSTI

Jihomoravský kraj leží na křižovatce IV. a větve VIb. TEMMK sítě TEN-T a I. a II. tranzitní železničního koridoru (I. a II. TŽK), které jsou spolu s dalšími zařazeny do transevropské železniční sítě nákladní dopravy TERFN, podle evropských dohod AGC a AGTC do sítě mezinárodních železničních magistral a nejdůležitějších tras mezinárodní kombinované dopravy s návaznostmi na nadřazené sítě Polska, Slovenska, Rakouska a Německa.

Severojižní evropský koridor kolejové dopravy Warszawa / Kraków – Ostrava – Přerov – Wien/Budapest (větve VIb.) je na území Jihomoravského kraje zajišťovaný II. TŽK procházejícím prostorem Pomoraví mimo jádrovou aglomeraci Brna. IV. TEMMK Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav, zajišťovaný I. TŽK prochází jádrem Brněnské aglomerace a umožňuje její přímé zapojení do evropských kolejových struktur.

Přehled železničních tratí na území Jihomoravského kraje začleněných do transevropské sítě TEN-T:

- Železniční trať č. **330** (II. TŽK) Břeclav – Přerov (projekt 23 B – viz dále);
- Železniční tratě č. **250 a 260** (I. TŽK) Česká Třebová – Brno – Břeclav – hranice ČR / Rakousko / SR (projekt 22 D – viz dále);
- Železniční trať č. **300** Brno – Přerov (projekt 23 B);
- Železniční trať č. **250** Brno – Havlíčkův Brod.

Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES (příloha III) byly oba koridory sítě TEMMK stanoveny jako **prioritní projekty evropského významu**.

Projekt 22 D: Břeclav – Praha – Nürnberg jako součást železniční osy Atheny – Sofija – Budapest – Wien – Praha – Nürnberg / Dresden (IVb. TEMMK, resp. I. TŽK hranice Rakousko / SR / ČR – Brno – Česká Třebová – Praha – Děčín - hranice ČR / SRN)

Projekt 23 B: Katowice – Břeclav jako součást železniční osy Gdaňsk – Warszawa – Brno – Bratislava / Wien (VIb. TEMMK, resp. II. TŽK hranice Polsko / ČR – Petrovice u Karviné – Ostrava – Přerov – Břeclav). Podle definice železniční osy v citovaném Rozhodnutí patří do tohoto projektu současně železniční trať Přerov – Brno.

Přehled železničních tratí zařazených do transevropské železniční sítě nákladní dopravy - TERFN:

- Železniční trať č. **250** (Havlíčkův Brod) – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko;
- Železniční trať č. **260** (Česká Třebová) – Brno;
- Železniční trať č. **300** Brno – Vyškov – (Přerov);
- Železniční trať č. **330** (Přerov – Otrokovice) – Břeclav – hranice ČR / Rakousko;
- Železniční trať č. **340** úsek Brno – Holubice.

Z hlediska stavu a úrovně kolejové infrastruktury je Jihomoravský kraj ve srovnání s ostatními kraji ČR relativně dobře vybaven. Rozsah dvojkolejných tratí na území kraje tvoří cca 39%, podíl elektrifikovaných tratí 40%, modernizace obou koridorových tratí je v převažujícím rozsahu dokončena. To v podmínkách ČR řadí Jihomoravský kraj k absolutní špičce.

Souhrnný přehled stávající železniční sítě Jihomoravského kraje a jejich základní členění v rámci vnitrostátní sítě uvádí následující tabulka.

Souhrnný přehled stávající železniční sítě Jihomoravského kraje	
Trat' č.	Vedení tahu
CELOSTÁTNÍ TRATĚ (DRÁHY)	
Koridorové tratě	
250	hranice ČR / Slovensko – Břeclav – Brno
260	Brno – Skalice nad Svitavou (– Česká Třebová)
330	(Přerov –) Moravský Písek – Břeclav – hranice ČR / Rakousko
Hlavní tratě	
250	Brno – Tišnov (– Havlíčkův Brod)
300 (340)	Brno – Holubice – Vyškov na Moravě (– Přerov)
Ostatní tratě	
240	Brno – Rapotice (– Okříšky – Jihlava)
241	Znojmo – Blížkovice (– Moravské Budějovice – Okříšky)
246	Břeclav – Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo
248	Znojmo – Šatov – hranice ČR / Rakousko
340 (300)	Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště
343	Rohatec – Sudoměřice nad Moravou – Veselí nad Moravou – Javorník nad Veličkou – Vrbovce – hranice ČR / Slovensko
REGIONÁLNÍ TRATĚ (DRÁHY)	
244	Hrušovany nad Jevišovkou – Moravský Krumlov – Střelice, Moravská Bránice – Oslavany
245	Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín
247	Břeclav – Lednice
251	Tišnov (– Žďár nad Sázavou)
253	Vranovice – Pohořelice
254	Šakvice – Hustopeče u Brna
255	Zaječí – Čejč – Hodonín
262	Skalice nad Svitavou (– Chornice – Třebovice v Čechách)
342	Bzenec – Moravský Písek

ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY CELOSTÁTNÍ A REGIONÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ

Celostátní tratě (dráhy)

Trat' č. 250 hranice ČR / Slovensko – Břeclav – Brno, koridorová trať, součást I. TŽK a IV. TEMMK, je v plném rozsahu modernizována v souvislém úseku v délce cca 50 km na rychlost 160 km/hod. Trať je zaústěna do železničního uzlu Brno.

Trat' č. 260 Brno – Skalice nad Svitavou (– Česká Třebová), součást I. TŽK a IV. TEMMK, navazuje v železničním uzlu Brno na trať č. 250. Dokončená modernizace tratě neumožňuje s ohledem na směrové vedení tratě, především v úseku Brno – Blansko, vyšší rychlosti. Parametry tratě neodpovídají standardům požadovaným na evropských magistralách dle dohody AGC. Na úrovni MD ČR budou prověřovány podmínky pro vedení tratě v novém koridoru, umožňujícím dosažení potřebných parametrů a zajištění kvalitního kolejového propojení především pro dálkovou dopravu.

Trat' č. 330 hranice ČR / Rakousko – Břeclav – Moravský Písek (– Přerov), součást II. TŽK a VIb. větve TEMMK. Trať je v plném rozsahu modernizována.

Trat' č. 250 Brno – Tišnov (– Havlíčkův Brod), hlavní celostátní trať, součást sítě TEN-T. Železniční trať vyžaduje modernizaci s cílem zajištění potřebných parametrů, odpovídajících požadavkům dohody AGC. V prostoru Brna se předpokládá úprava tratě s napojením na navrhovaný severojižní diametr.

Trať č. 300 (340) Brno – Holubice – Vyškov na Moravě (– Přerov), hlavní celostátní trať, zajišťující přepravu v jednom z nejzatíženějších směrů. Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES je součástí 30 evropských prioritních projektů transevropské dopravní sítě společného zájmu, na nichž mají být zahájeny modernizační práce před rokem 2010 (Projekt č. 23 B). Trať je v projektové přípravě se záměrem modernizace na rychlost 200 km/hod. – tzv. „**Nová Přerovská trať**“ („Studie nové železniční tratě Brno – Přerov na území Jihomoravského kraje a její zapojení do železničního uzlu Brno“, SUDOP Praha, a.s., 2004, „Modernizace trati Brno – Přerov, I. etapa Blažovice – Nezamyslice; DÚR, SUDOP Brno).

V současné době je ze strany MD ČR prověřována varianta, která by tuto konvenční trať modernizovanou na rychlost 160 – 200 km/hod. využila jako součást vysokorychlostního spojení a nahradila by tak výstavbu dílčího úseku vysokorychlostní tratě, navrhované v původní koncepci na rychlost nad 200 km/hod. v souběhu s touto konvenční tratí Brno – Přerov. Tyto alternativy jsou úspěšně realizovány a provozovány například v sousedním Německu.

Trať č. 240 Brno – Rapotice (– Okříšky – Jihlava), celostátní trať, která zajišťuje mezikrajské propojení. Současný stav tratě je pro tuto přepravní funkci nedostatečný a vyžaduje modernizaci včetně elektrifikace Brno – Rapotice. Ve fázi dokumentace pro územní rozhodnutí je připravováno zdvojkolejnění úseku Střelice – Zastávka u Brna včetně úprav několika úseků pro zvýšení traťové rychlosti.

Trať č. 241 Znojmo – Blížkovice (– Moravské Budějovice – Okříšky), celostátní trať vedená ve značném rozsahu mimo sídelní strukturu s velkými docházkovými vzdálenostmi. Její každodenní využití pro regionální obsluhu se nabízí pouze v úseku Znojmo – Moravské Budějovice. Začlenění tratě do systému přepravy a její využití pro vyšší přepravní objemy je podmíněno zásadní modernizací.

Trať č. 246 Břeclav – Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo, celostátní trať využívaná pouze pro regionální obsluhu přilehlého území osobní i nákladní dopravou. Jednokolejná neelektrizovaná trať je pro svoji přepravní funkci vyhovující bez zásadnější modernizace (kromě modernizace zabezpečovacího zařízení).

Trať č. 248 Znojmo – Šatov, celostátní jednokolejná neelektrizovaná trať zajišťuje regionální a přeshraniční obsluhu území v ose Znojmo – Retz, s využitím pro spěšné vlaky ve spojení Znojmo – Retz – Wien. V realizaci je elektrifikace tratě Znojmo – Retz.

Trať č. 340 Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště, celostátní trať, která v konkurenci se silničním spojením zajišťuje především obsluhu příměstského urbanizovaného prostoru a sídel, dále v dílčích relacích regionální mezioblastní vztahy. Úsek Brno – Blažovice je sledován jako součást „Nové Přerovské tratě“ s připravovanou zásadní přestavbou v nové trase. Pro spojení ve směru na Veselí nad Moravou bude využíván dílčí úsek tratě č. 300 s návrhem na kontinuální propojení obou tratí v úseku Zbýšov – Slavkov „**Křenovická spojka**“. Výjezdový úsek **Brno – Sokolnice** je pro příměstskou dopravu v systému IDS s návazností na připravovaný severojižní kolejový diametr sledován ke **zdvojkolejnění**.

Trať č. 343 Hodonín – Sudoňovice nad Moravou – Veselí nad Moravou – Javorník nad Veličkou – Vrbovice – hranice ČR / Slovensko, celostátní trať s omezenou obslužnou funkcí a trvalým poklesem přepravních výkonů. V úseku Hodonín – Veselí nad Moravou má trať silnou konkurenci v souběžně vedené silniční dopravě. Mezinárodní nákladní přeprava je zajišťována pouze v mimořádných situacích.

Regionální tratě (dráhy)

Regionální tratě zajišťují především obsluhu území, v příměstských oblastech kolem Brna se zámerem jejich posílení a začlenění do integrovaného dopravního systému (podmíněno zvýšením konkurenceschopnosti s dopravou silniční). Záměry na modernizaci a nezbytné úpravy většiny regionálních tratí nevyvolávají zásadnější územní nároky. V rámci rozvoje regionálních tratí jsou sledovány následující záměry a počiny.

Severojižní kolejový diametr představuje zásadní záměr Jihomoravského kraje, který je součástí připravovaného integrovaného dopravního systému, jehož cílem je propojení městské a regionální veřejné dopravy s vazbou na železniční uzel Brno. V ÚAP JMK je promítnut záměr severojižního kolejového propojení, který navazuje na modernizaci tratě č. 300 v úseku Brno – Sokolnice.

Trať č. 262 Skalice nad Svitavou – Chornice – Třebovice v Čechách) je v prostoru Boskovic navržena k dílčí přestavbě s návazností na železniční trať č. 260 (II. TŽK) – „**Boskovická spojka**“. V současné době se připravuje k přestavbě tratě pouze krátký úsek. Cílem přestavby je zvýšení konkurenceschopnosti železnice v příměstské osobní dopravě.

Trať č. 245 Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín, jednokolejná neelektrifikovaná trať využívaná v současné době pouze pro osobní dopravu. Zpracovaný Generel dopravy Jihomoravského kraje sleduje zastavení regionální železniční osobní dopravy v celém traťovém úseku.

Původní koncová trať **Hrušovany u Brna – Židlochovice** postavená v r. 1910 navazuje v železniční stanici Hrušovany u Brna na trať č. 250. Trať byla v roce 1990 vyčleněna ze sítě železničních tratí a ponechána pouze jako součást stanice. V současné době je ze strany Židlochovic uplatňován požadavek na zařazení tratě zpět do sítě regionálních železnic s využitím pro každodenní dopravu. Obnovení provozu je podmíněno úpravami včetně přestavby výškového vedení (současné výškové vedení pod hladinou stoleté vody Q_{100}).

KORIDORY VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ

Na území ČR jsou v systému vysokorychlostních tratí (VRT) MD ČR sledovány tři zásadní větve, napojené do evropského systému, z nichž Jihomoravským krajem procházejí následující dvě větve VRT:

- **Berlin – Praha – Brno – Wien / Bratislava;**
- **Brno – Ostrava – Warszawa.**

Koridory VRT, které byly v minulosti prověřovány v mnoha variantách, sledují podle současné koncepce MD ČR v převažujícím rozsahu vnitrostátní tranzitní železniční koridory. Na území Jihomoravského kraje jsou koridory Havlíčkův Brod – Brno, Brno – Přerov a Brno – Břeclav – hranice ČR.

Koridor VRT Berlin – Praha – Brno – Bratislava / Wien je v ÚAP JMK v úseku Přibyslavice (hranice Kraje JMK a Vysočiny) – Kývalka územně vymezen v souladu s dokumentací IKP CE (2003). Ve směru od Prahy je na území Jihomoravského kraje veden jižně v souběhu s dálnicí D1. V souladu s dokumentací „VRT Kývalka – Modřice“ (SUDOP Brno, 11/2006) je v úseku Kývalka – Brno (– Modřice) sledována tzv. „**jižní varianta VRT**“ s tunelovým úsekem Ostrovačice – Ostopovice (délka tunelu 10,473 km) a zaústěním VRT do železničního uzlu Brno. Trasa respektuje připravované rozšíření D1 na 6-ti pruh i napojení sledované rychlostní silnice R43 na D1 (VRT v tunelu). Varianta severní, která byla dlouhodobě sledována MD ČR, byla na základě dohody mezi MD ČR,

městem Brnem a Krajským úřadem Jihomoravského kraje zcela opuštěna a není v ÚAP JMK již registrována.

Navazující úsek Modřice – Břeclav – Bratislava / Wien je v ÚAP JMK vymezen dle dosud sledované koncepce MD ČR, která v této větvi sleduje vedení VRT v samostatném koridoru v souběhu s koridorovou tratí. Dle předběžných výsledků a informace MD ČR rozpracovaná aktualizace VRT prověřuje alternativu vedení koridoru VRT ve stávající modernizované konvenční trati Brno – Břeclav (I. TŽK), pravděpodobně bez přidání dalších kolejí. Tyto alternativní návrhy nejsou v ÚAP JMK dosud promítnuty.

Koridor VRT Brno – Ostrava – Warszawa je v souladu s dosud sledovanou koncepcí MD ČR v ÚAP JMK vymezen jako samostatný koridor. Podle rozpracované studie koridorů VRT pořizované MD ČR je prověřována možnost využití připravované modernizace konvenční trati tzv. „Nové přerovské“ v úseku Brno – klasické VRT, vedený v souběhu s touto konvenční tratí. To by přineslo značnou úsporu finančních prostředků a omezení další fragmentace území. Tyto náměty budou předmětem dalších prověřování a nejsou v ÚAP JMK dosud územně vymezeny (předpoklad realizace VRT po r. 2030).

A.6.1.4 LETECKÁ DOPRAVA

Uzlovým letištěm Jihomoravského kraje je mezinárodní veřejné letiště Brno-Tuřany, v evropských souvislostech součástí větve VIb. TEMMK a sítě TEN-T. Pro sportovní letectví a související činnost, omezeně pro nepravidelné lety jsou na území kraje dále využívány letiště Brno-Medlánky, Břeclav, Kyjov, Vyškov a Znojmo. Doplnující je síť heliportů, které slouží pro leteckou záchrannou službu.

Síť ostatních letišť na území kraje má pro leteckou dopravu v souladu s Generelem dopravy Jihomoravského kraje pouze omezené předpoklady. Pro regionální využití ve formě nepravidelné letecké dopravy lze uvažovat na letištích Vyškov, Kyjov, podmíněně Znojmo. Ostatní činnost bude zřejmě omezena na sportovní letectví a související aktivity.

ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY STÁVAJÍCÍCH LETIŠŤ

Veřejné mezinárodní letiště Brno-Tuřany je situované cca 7,5 km jihovýchodně od centra Brna. Letiště provozuje 3 pravidelné linky; Brno - Londýn, Brno - Moskva, Brno - Praha a řadu turistických linek. Majitelem je Jihomoravský kraj, provozovatelem společnost Letiště Brno, a.s..

Letiště je vybavené zpevněnou vzletovou a přistávací dráhou s betonovým povrchem o rozměrech 2650 x 60 m a travnatou dráhou o rozměrech 1000 x 30 m. Kapacita dráhového systému je dostatečná. Roční kapacita činí max. cca 125 - 180 000 pohybů, hodinová max. cca 40 - 54 pohybů.

Letiště má vyhlášena OP rozhodnutím Ministerstva dopravy čj. 26923/67 – 20 ze dne 15.1.1968. Tato OP podchycují stav a záměry 60-tých let. V roce 1990 a následně 1994 byla OP novelizována podle nového předpisu (L 14 OP), který specifikuje parametry jednotlivých OP. OP z roku 1990 ani 1994 nebyla vyhlášena.

V současné době letiště prochází etapovou přestavbou (dokončená dostavba odbavovací budovy pro cestující). Jednotlivé etapy předpokládají zejména dostavbu prostoru pro odbavování cestujících.

cích a nákladů, prostor pro technickou obsluhu letadel, dostavbu odbavovacích ploch a infrastruktury letiště, prodloužení vzletové a přistávací dráhy, dovybavení letiště prostředky pro přístrojový provoz, výstavbu hangárů atd..

Rozvojové předpoklady letiště však budou výrazně ovlivňovány především nadnárodními zájmy a konkurencí kapacitně nenaplněných letišť v jeho blízkosti (Wien, Budapest, Bratislava).

Veřejné vnitrostátní letiště Brno - Medlánky je situované cca 6,5 km severozápadně od centra Brna. Je využíváno především pro sportovní provoz kluzáků a ultralehkých letadel. Letiště s vyhlášenými ochrannými pásmy je vybavené travnatými vzletovými dráhami o rozměrech 920 x 73, 450 x 40 m a 980 x 120 m. Je komplexně vybaveno pro sportovní provoz letadel. Celkový počet pohybů letadel na letišti za rok se pohybuje v rozmezí 2000 – 2500 pohybů. Výhledově není letiště vhodné k dalším dostavbám, či jinému využití než pro sportovní účely.

Veřejné vnitrostátní letiště Břeclav, situované 3,5 km severně od Břeclavi, je vybavené vzletovou a přistávací dráhou s travnatým povrchem o rozměru 740 x 110 m. Je komplexně vybaveno pro sportovní provoz letounů, kluzáků a ultralehkých letadel s možným provozem vrtulníků. Letiště nemá zpracována ani vyhlášena ochranná pásma. Celkový počet pohybů letadel na letišti za rok se pohybuje v rozmezí cca 2 800 – 3 000. Letiště není vhodné k dalším dostavbám, či jinému využití než pro sportovní účely.

Veřejné vnitrostátní letiště Kyjov s travnatou vzletovou a přistávací dráhou o rozměru 1 000 x 125 m je situované cca 3 km jižně od Kyjova. Nemá zpracována ani vyhlášena ochranná pásma. Je využíváno především pro sportovní provoz letounů, kluzáků a ultralehkých letadel s možným provozem vrtulníků. Celkový počet pohybů letadel na letišti za rok se pohybuje v rozmezí 3 300 – 4 000. Letiště je vhodné k dalším dostavbám, případně k jinému využití než pro sportovní účely, např. pro aerotaxovou dopravu.

Veřejné vnitrostátní letiště Vyškov s travnatou vzletovou a přistávací dráhou je situované cca 2,5 km severovýchodně od Vyškova. Letiště nemá zpracována ani vyhlášena ochranná pásma. Využití je zaměřeno na sportovní provoz letounů, kluzáků a ultralehkých letadel s možným provozem vrtulníků. Celkový počet pohybů letadel na letišti za rok se pohybuje v rozmezí cca 4 000. Letiště je vhodné k dalším dostavbám, případně k jinému využití než pro sportovní účely, např. pro aerotaxovou dopravu.

Neveřejné vnitrostátní letiště Znojmo s travnatou vzletovou a přistávací dráhou o rozměru 860 x 18 m je situované cca 3,5 km jižně od Znojma. Využití je zaměřeno na sportovní provoz letounů, kluzáků a ultralehkých letadel s možným provozem vrtulníků. Celkový počet pohybů letadel na letišti za rok se pohybuje v rozmezí cca 800 - 900. Letiště je vhodné k dalším dostavbám, případně k jinému využití než pro sportovní účely, např. pro aerotaxovou dopravu.

HELIPORTY

Síť heliportů letecké záchranné služby, tj. – pozemní Boskovice, Blansko a Břeclav a na konstrukci (na střeše) Brno – FDN, Brno – IBC, FN Brno a Kyjov jsou využitelná pouze pro potřeby přepravy pacientů a raněných, léků, transplantátů za účelem záchrany lidského života. Tyto heliporty nesmí být použity k jiným účelům než jsou lety pro potřeby letecké záchranné služby

A.6.1.5 VODNÍ DOPRAVA

Zákon o vnitrozemské plavbě č. 114/1995 Sb. vymezuje na území Jihomoravského kraje dopravně významnou využitelnou vodní cestu, která je daná vodním tokem řeky Moravy od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice – Rohatec.

Stávající vodní doprava na území Jihomoravského kraje je omezena pouze na rekreační plavbu a sportovně turistické využití. Pro tyto účely je sledován záměr na prodloužení „Baťova kanálu“ v úseku Rohatec – Hodonín. Jako územní rezerva je MD ČR dlouhodobě sledován koridor průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe, který je dle evropské dohody AGN součástí sítě hlavních vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu cest a součástí větve VIb. TEMMK.

ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY STÁVAJÍCÍCH A NAVRHOVANÝCH VODNÍCH CEST

Vodní cesta Otrokovice – Rohatec (Baťův kanál), v minulosti využívána pro plavení lignitu z oblasti Petrova, byla následně využita především pro rekreační plavbu. S ohledem na rekreační atraktivitu „Baťova kanálu“ je sledován záměr na jeho prodloužení vodním tokem Radějovky až po ústí Moravy do rekreačně a turisticky atraktivních míst Hodonínska.

Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe (D-O-L) je součástí hlavních vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu E20 – řeka Labe od Severního moře přes Hamburg, Magdeburg, Ústí nad Labem, Mělník a Pardubice – (spojení Labe – Dunaj) a E30 – Swinoujscie – Szczecin – řeka Odra od Szczecin přes Wrocław do Kozle – (spojení Odra – Dunaj). Územím Jihomoravského kraje prochází výhledový koridor tzv. **Dunajské větve**, vedený v úseku Rokytnice – Břeclav, dále variantně ve směru na Wien variantně Bratislavu.

K problematice napojení jižní Moravy na Dunaj bylo mezi českou a rakouskou stranou uzavřeno Vídeňské Memorandum, které potvrzuje potřebnou přípravu a realizaci vodní cesty mezi Dunajem a jižní Moravou v souladu s uzavřenými mezinárodními smlouvami a dokumenty (AGN, sítě TEN-T, tzv. Rotterdamská deklarace). Všichni účastníci jednání zdůraznili nutnost spojené mezinárodní spolupráce příslušných institucí Německa, Polska, České republiky, Slovenské republiky a Rakouska při prověřování a přípravě projektu.

Na základě těchto dohod bylo MD ČR pořízeno zpracování studie proveditelnosti, která prověřila tři základní varianty, z nichž v rámci projednávání ÚP VÚC Břeclavska byla na základě stanoviska MD ČR tzv. „kanálová odbočka“ vypuštěna a k územní ochraně vybrány pouze následující dvě:

Varianta A: „Slovensko–česká“; na území ČR koridor veden říčním hraničním tokem Moravy. Dále na území Slovenska vede levobřežním kanálem do Bratislavy.

Varianta B: „Rakousko–česká“; samostatný plavební kanál veden po pravém břehu Moravy po Angern a dále do přístavu Wien.

Koridor pro územní rezervu průplavního spojení D-O-L, byl v rámci zpracovávání Politiky územního rozvoje ČR 2008 (PÚR 2008) předmětem hodnocení z hlediska udržitelného rozvoje. Na základě výsledků byl z dokumentu PÚR 2008 dodatečně vyřazen. PÚR 2008 je v současné době předložena vládě ČR k projednání, případně schválení. S ohledem na dosud platnou legislativu pro územní ochranu průplavního spojení i platnost podepsaných mezinárodních závazků jsou v ÚAP JMK obě varianty dunajské větve průplavního spojení D-O-L zapracovány.

A.6.1.6 KOMBINOVANÁ DOPRAVA - LOGISTIKA

V současné době nejsou na území ČR ani Jihomoravského kraje vytvořeny podmínky pro vyšší uplatňování kombinované dopravy a veřejných logistických center (VLC).

Na území kraje jsou sledovány dvě lokality pro umístění VLC: logistické centrum celostátního významu Brno a logistické centrum Břeclav.

Logistické centrum Brno - v rámci přestavby železničního uzlu Brno je sledováno umístění nového velkokapacitního nákladového obvodu do prostoru stávajícího kontejnerového terminálu, který bude výhledově rozšířen o logistické centrum celostátního významu. Důvodem pro toto umístění je enormní zájem soukromých spedičních firem na zřízení logistického centra v Brně, bezprostřední vazba na železniční síť a blízkost dálnic D1 a D2, případně R52, JZT a JVT.

Logistické centrum Břeclav je situované do křižovatky evropských multimodálních koridorů. Podobně je problematika zpracována v dokumentacích „Studie proveditelnosti Veřejného logistického centra Břeclav“ - technická část (SUDOP Brno, 2003) a „Veřejné logistické centrum Břeclav“ - regionální vazby a marketing (SUDOP Brno, 2006).

Studie předpokládá napojení na dálniční, silniční a železniční síť začleněnou do evropské sítě, ve výhledu s případnou alternativou napojení na Dunajskou vodní cestu. Vytipovaná lokalita leží severovýchodně od zastavěné části Břeclavi, mezi železniční stanicí Břeclav a dálnicí D2.

A.6.1.7 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Jihomoravským krajem procházejí dvě páteřní trasy evropské sítě cyklistických tras **EuroVelo** č. E4 a č. E9.

- **EV č. 4 - východozápadní trasa**, délka 4,000 km, vede z Roscoffu (FR) – Praha – Brno – Olomouc - Krakov(PL) do Kyjeve (UK),
- **EV č. 9 - severojižní trasa** Balt – Jadran, délka 1,930 km, vede z Gdaňska (PL) – Wrocław (PL) - Brno – Vídeň do Puly (IT).

Koridor EV č. 4 využívá trasy současné tzv. Pražské stezky podél řeky Svratky přes Štěpánovice do Brna, další úsek není dosud územně vymezen.

Většina stávajících cyklotras je v současné době vedena po stávajících silnicích s automobilovým provozem bez souvislejší segregace. V souladu s dokumentem „Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR“ schválené Usnesením vlády ČR č. 678/2004 je žádoucí postupné převádění cyklistických tras do samostatných stezek s využitím silnic účelových komunikací a silnic III. třídy, případně II. třídy s nízkým provozem motorové dopravy. Zbývající úseky bude žádoucí v souladu se schválenou strategií postupně nahrazovat samostatnými cyklostezkami.

Jednou z hlavních zásad pro zajištění bezpečnosti cyklistické trasy je především její oddělení od frekventované automobilové dopravy, přičemž míru segregace je nutno na základě místních podmínek individuálně posuzovat. Cílem je tak ochrana provozu cyklistů na pozemních komunikacích a odstraňování míst s častými nehodami cyklistů.

Koridor EV č. 9 navazuje na již vybudovanou infrastrukturu sousedního Rakouska v hraničním prostoru Poštorná – Reinthal (u Břeclavi). Stezka povede přes Lednicko-valtický areál do Mikulova

a Nového Přerova, kde se napojí na již stávající cyklistickou stezku Brno - Wien. Na sever od Brna bude cyklotrasa EV č. 9 využívat trasy současné tzv. Jantarové stezky směrem na Olomouc.

Evropské dálkové trasy jsou dále doplněny následujícími mezinárodními a krajskými cyklokoridory.

Mezinárodní cyklokoridory - přehled

Jejich podpora vychází ze zpracovávaného „Programu rozvoje cestovního ruchu Jihomoravského kraje pro roky 2007-2013“. Jedná se o tyto koridory:

- Brno – Židlochovice – Hevlín – (Wien), známá jako cyklostezka Brno - Vídeň
- Brno – Blansko – Sloup – Suchý – (Olomouc – Ostrava), známá jako Jantarová stezka
- Brno – Tišnov (Praha), známá jako Pražská stezka
- (Krakow) – Veselí nad Moravou – Hodonín – Lanžhot (Bratislava), známá jako Moravská stezka, stezka podél Bažova kanálu a nebo jako Greenways Odra – Morava - Dunaj
- Praha – Vratěšín – Vranov nad Dyjí – Hevlín – Lednice (Wien), známá v úseku Praha – Valtice (Wien) jako Greenways Praha - Vídeň
- Strážnice – Velká nad Veličkou – Vápenky – (Český Těšín), známá jako Beskydsko – Karpatiská magistrála

Krajské cyklokoridory (hlavní směry) - přehled

- (Brno) - Vranovice – Dolní Věstonice – Lednice – Břeclav – Lanžhot – (Kúty – Bratislava)
- Brno – Tvarožná – Slavkov – Bučovice – (Uherské Hradiště – Starý Hrozenkov – Trenčín)
- Brno – Tvarožná – Rousínov – Vyškov – (Prostějov)
- Brno – Blansko – Skalice nad Svitavou – Letovice – (Svitavy - Česká Třebová – Ústí nad Orlicí)
- Česká – Lelekovice – Lipůvka – Černá Hora – Lysice – Skalice nad Svitavou
- Předklášteří – Dolní Loučky – Katov – (Velká Bíteš)
- Troubsko - Brno, Bystřice – Brno, Mokrý Hora – Brno, Soběšice – Adamov – Bílovice nad Svitavou – Brno, Líšeň – Šlapanice
- (Velká Bíteš) – Rosice – Modřice
- Tišnov – Rosice – Zbýšov – Oslavany – Ivančice – Moravské Bránice – Dolní Kounice – Pohorelice – Ivaň
- Moravský Krumlov – Hrušovany nad Jevišovkou – Hrabětice
- Brno, Pisárky – Anenský mlýn – Moravské Bránice – Ivančice – Moravský Krumlov – Znojmo
- Moravský Krumlov – (Dukovany – Třebíč)
- Moravský Krumlov – Vémyslice – Jevišovice
- Znojmo – Jevišovice – (Jaroměřice nad Rokytnou - Třebíč)
- Skalice nad Svitavou – Boskovice – Šebetov – Velké Opatovice
- Suchý – Šebetov
- Adamov – Býčí skála – Jedovnice
- Skalní mlýn – Ostrov u Macochy
- Ostrov u Macochy – Jedovnice – Rousínov
- Jedovnice – Račice – Vyškov
- Habrůvka – Křtiny – Hostěnice – Pozořice
- Brno, Líšeň – Hostěnice – Kalečnick
- Brno, soutok Svitavy a Svratky – Lovčičky – Snovídky – (Koryčany) (hřbetem Ždánického lesa)
- U Slepice – Kyjov – Vracov – Bzenec – Veselí nad Moravou
- Blučina – Klobouky u Brna – Mutěnice – Hodonín

- Janův hrad – Mutěnice – Vracov
- Valtice – Pohansko a krajský koridor Sedlec – U Tří Gracíř

A.6.1.8 PROSTOROVÁ DOSTUPNOST DOPRAVNÍCH SÍTÍ

Prostorová vazba a dostupnost dopravních sítí a přepravních systémů je v úrovni zásad územního rozvoje zpracována jako doplňující ukazatel ekonomického pilíře. Je jedním z podkladů pro hodnocení polohového potenciálu obcí, pro rozbor ekonomických podmínek a rozvojové dynamiky sídel, především však dílčích oblastí a regionů Jihomoravského kraje. Pro účely ÚAP JMK byla zpracována zjednodušená analýza dostupnosti dálniční a silniční sítě a dostupnosti železniční sítě. Obě analýzy jsou v ÚAP JMK zpracovány v *kartogramech* č. 40 a 41 a jsou součástí grafické přílohy.

Dostupnost dálniční a silniční sítě

V **kartogramu č. 40** jsou vymezena pásma prostorové dostupnosti stávajících dálnic, rychlostních silnic a silnic I. a II. třídy obcí v následujících vzdálenostních pásmech:

- Pásmo dostupnosti MÚK dálnic a rychlostních silnic: do 5 km
- Pásmo dostupnosti silnice I. a II. třídy: do 2 km

Při takto nastavených kritériích a bez ohledu na stav a zatížení silniční sítě (zásadní vliv na časovou dostupnost) se potvrzuje, že hustota silniční sítě I. a II. třídy je velmi uspokojivá a pokrývá převažující rozsah území. Jádrové území kraje má velmi dobrou prostorovou dostupnost k dálnicím a rychlostním silnicím stejně jako silnicím I. a II. třídy. Méně příznivý dosah k síti silnic I. a II. třídy mají pak dílčí oblasti západní a jižní okrajové části ORP Znojmo, severovýchodní část ORP Tišnov a jihozápadní oblast ORP Boskovice, jižní a východní část ORP Veselí na Moravě.

Dostupnost železniční sítě

V **kartogramu č. 41** jsou vymezena pásma prostorové dostupnosti stávajících celostátních a regionálních tratí v následujících vzdálenostních pásmech:

- Pásmo dostupnosti celostátních a regionálních tratí: do 2 km
- Pásmo dostupnosti celostátních a regionálních tratí: do 5 km

Rozsah území s dostupností k železničním tratím dle nastavených kritérií potvrzuje omezenou prostorovou a tedy přepravní účinnost železničních tratí. V přijatelné dostupnosti se nachází cca pouze cca 60 % území. Jádrové území kraje a sídla při hlavních železničních tratích má velmi dobrou prostorovou dostupnost. Velmi nepříznivý dosah k železničním tratím mají dílčí oblasti v západní a severovýchodní části ORP Znojmo, jihozápadní část ORP Moravský Krumlov, okrajové oblasti na styku ORP Tišnov a ORP Boskovice, oblasti trojmezí ORP Blansko, ORP Vyškov a ORP Šlapanice a trojmezí ORP Slavkov u Brna, Kyjov a Hustopeče.

A.6.2 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Přehled sledovaných jevů v grafické a tabulkové příloze		
Sledovaný jev	Grafická příloha kartogram č.	Tabulková příloha tabulka č.
Podíl obyvatel zásobovaných plynem	42	-
Přehled zdrojů elektrizační soustavy pracující paralelně do distribuční sítě Ji-homoravského kraje		12
Přehled všech plynofikovaných obcí v Jihomoravském kraji		13
Podíl obyvatel zásobovaných pitnou vodou z veřejného vodovodu	43	-
Podíl obyvatel napojených na veřejnou kanalizaci	44	-
Zařízení pro nakládání s odpady	45	-
Staré ekologické zátěže	46	-

A.6.2.1 ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

PŘENOSOVÁ SOUSTAVA

Akciová společnost ČEPS působí na území České republiky jako výhradní provozovatel přenosové soustavy (elektrická vedení 400 kV a 220 kV) na základě licence na přenos elektřiny, udělené Energetickým regulačním úřadem podle Energetického zákona. Je tedy jediným provozovatelem přenosové soustavy na území Jihomoravského kraje.

Stávající vedení VVN 400 kV

- Jednoduché vedení (linka č. 417) procházející územními celky Vyškov a Brno-venkov z rozvodny 400/220/110 kV Sokolnice do rozvodny 400/110 kV Otrokovice.
- Dvě jednoduchá vedení (linka č.424 a č.497) procházející územními celky Břeclav, Hodonín a Brno-venkov z rozvodny 400/220/110 kV Sokolnice na Slovensko.
- Dvojitý potah vedením (linka č.435, 436) procházející územním celkem Brno-venkov rozvodny 400/110 kV Slavětice do rozvodny 400/220/110 kV Sokolnice. Do rozvodny Slavětice jsou vyvedeny zdroje EDU(elektrárna Dukovany) a EDA (elektrárna Malešice).
- Jednoduché vedení (linka č. 437) procházející územním celkem Znojmo z rozvodny 400/110 kV Slavětice do Rakouska.
- Jednoduché vedení (linka č. 434) procházející územním celkem Brno-venkov z rozvodny 400/110 kV Slavětice do rozvodny Čebín.
- Jednoduché vedení (linka č. 423) procházející územním Brno-venkov z rozvodny 400/220/110 kV Sokolnice do rozvodny 400/110 kV Čebín (z ní dále do rozvodny Mírovka).

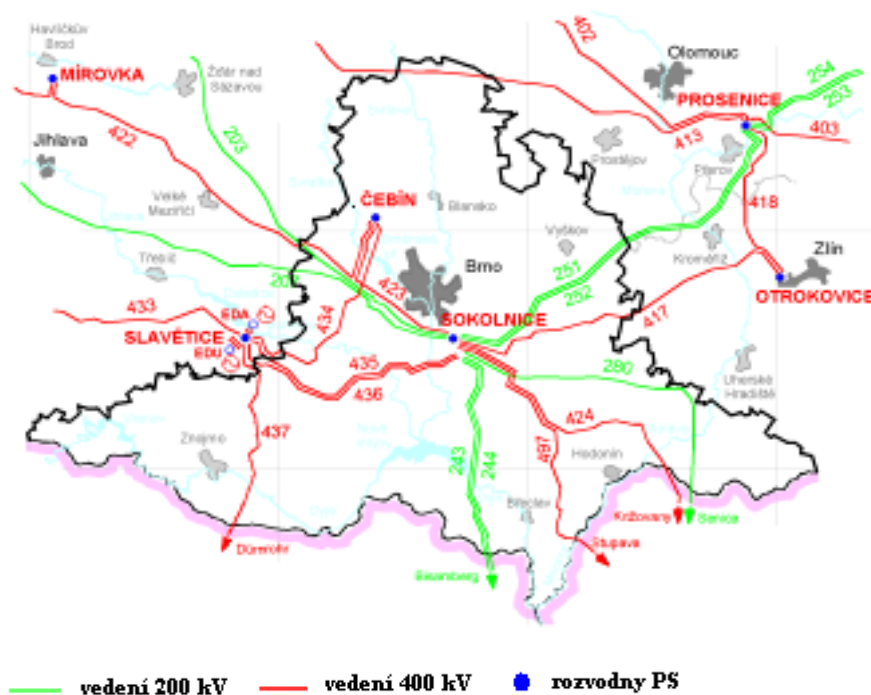
Stávající vedení VVN 220 kV

- Dvojitý potah vedením (linka č.251, 252) procházející územním celkem Brno-venkov z rozvodny 400/220/110 kV Sokolnice do rozvodny 400/110 kV Prosenice.
- Dvojitý potah vedením (linka č.243, 244) procházející územními celky Brno-venkov a Břeclav ,z rozvodny 400/220/110 kV Sokolnice do Rakouska.
- Jednoduché vedení (linka č. 280) procházející územními celky Brno-venkov a Hodonín z rozvodny 400/220/110 kV Sokolnice na Slovensko.
- Dvě jednoduchá vedení (linka č.203 a č.207) procházející územním celkem Brno-venkov z rozvodny 400/220/110 kV Sokolnice do rozvodu Opočinek a Tábor.

Rozvodny VVN napěťové úrovně 400 a 220 kV

- Rozvodna 400/220/110 kV Sokolnice s transformátory T 401 o výkonu 500MVA, T 202 a T 203 každý o výkonu 200 MVA a T 402 o výkonu 350 MVA.
- Rozvodna 400/110 kV Čebín s transformátory T 402 a T 403, každý o výkonu 250 MVA.

Přenosovou soustavu VVN na území Jihomoravského kraje, kterou provozuje ČEPS, a.s. znázorňuje mapové schéma.

**ROZVODNÁ SOUSTAVA**

Rozvodnou soustavu na území Jihomoravského kraje provozuje pouze jediná regionální rozvodná energetická akciová společnost - E.ON Distribuce, a.s.

Společnost provozuje distribuční síť na napěťové hladině velmi vysokého napětí (VVN) – 110 kV, vysokého napětí (VN) – 22 kV a nízkého napětí (NN) – 0,4 kV.

Distribuční síť je převážně napájena z přenosové soustavy (PS) společnosti ČEPS, a.s. prostřednictvím nadřazených transformací 400/200/110 kV v majetku ČEPS, a.s. Dále je distribuční síť napájena z výroben E.ON, závodních elektráren a ostatních lokálních zdrojů.

Na zásobovaném území E.ON Distribuce, a.s. je napájení distribuční sítě VVN o napěťové hladině 110 kV zajištěno z nadřazené soustavy VVN (400 kV, resp. 220 kV) prostřednictvím nadřazených transformací, uvedených v následující tabulce.

Nadřazené transformace pro zásobování Jihomoravského kraje			
Kraj	Napěťová hladina	Název transformovny	Instalovaný výkon trafostanice
Jihomoravský	400/110 kV	Čebín	2x350 MVA, 1x250MVA
Jihomoravský	400/220/110 kV	Sokolnice	1x400 MVA (400/220kV) 1x350 MVA (400/110 kV) 2x200 MVA (220/110 kV)

Nadřazené transformace pro zásobování Jihomoravského kraje			
Kraj	Napěťová hladina	Název transformovny	Instalovaný výkon trafostanice
Hlavní napájecí body soustavy mimo území Jihomoravského kraje			
Zlínský	400/110 kV	Otrokovice	2x350 MVA, 1x250 MVA
Vysočina	400/110 kV	Slavětice	2x250 MVA
Moravskoslezský	400/110 kV	Dasný	2x250 MVA
Jihočeský	220/110 kV	Tábor	1x200 MVA
Slovenská republika	400/110 kV	Kočín	2x250 MVA

ZDROJE PRACUJÍCÍ DO DISTRIBUČNÍ SÍTĚ

Jihomoravský kraj je výrazně dovozovým územím i s pohledu výroby elektrické energie na území. Na území kraje se nenachází žádný ze systémových zdrojů elektrizační soustavy ČR. Do distribuční sítě (DS) však dodává elektřinu řada paralelně pracujících zdrojů. Přehled významnějších paralelních zdrojů elektrizační soustavy na území Jihomoravského kraje uvádí následující tabulka.

Přehled významnějších paralelních zdrojů elektrizační soustavy		
Zdroj	Instalovaný výkon [MW]	LAU 1 (okres)
ČEZ, a. s., Elektrárna Hodonín	105	Hodonín
MORAVSKOSLEZSKÉ CUKROVARY, a.s.	12	Znojmo
Teplárna Kyjov, a.s.	23	Hodonín
E.ON, a.s.	20,3 7,8	Znojmo (Vír)
Povodí Moravy, s.p.	2,4	Mikulov
Teplárny Brno, a.s.	179,6	Brno-město
ENERGZET, a.s.	18	Brno-město
ČEZ obnovitelné zdroje, s.r.o.	3,1	Brno-město

V tabulce č. 12 v tabulkové příloze je uveden přehled zdrojů elektrizační soustavy, pracujících paralelně do distribuční sítě Jihomoravského kraje.

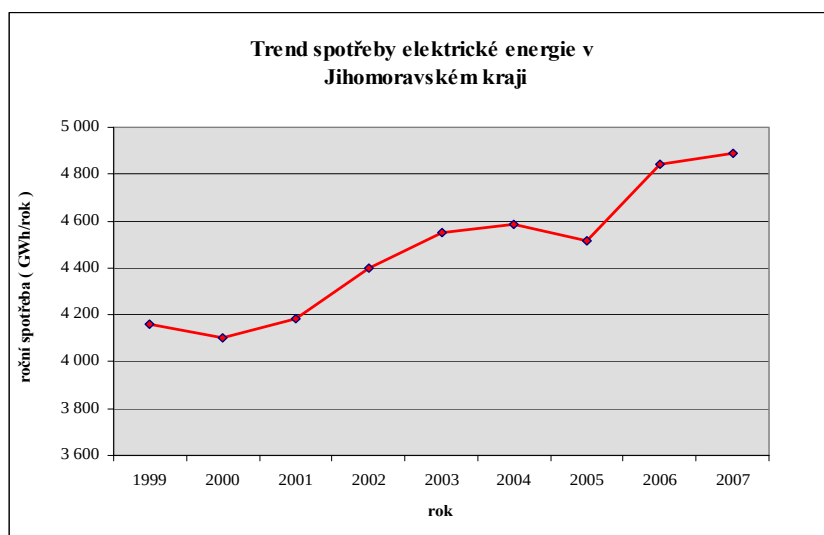
Po roce 2003 nebyl na území Jihomoravského kraje vybudován žádný nový významnější zdroj elektrické energie.

BILANCE SPOTŘEBY ELEKTRICKÉ ENERGIE V JIHOMORAVSKÉM KRAJI

V následující tabulce je uvedena celková spotřeba elektrické energie na území Jihomoravského kraje. Podklady pro zpracování bilance spotřeby byly poskytnuty společností E.ON. Distribuce a.s.

Celková spotřeba elektrické energie v Jihomoravském kraji (GWh/rok)								
Posuzované období								
1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
4 159	4 104	4 184	4 396	4 550	4 587	4 516	4 844	4 889

Na základě spotřeb elektrické energie v jednotlivých letech v období 1999-2007 byl zpracován graf, který znázorňuje trend vývoje spotřeby. Z tohoto grafu jednoznačně vyplývá, že spotřeba elektrické energie v Jihomoravském kraji roste a tento trend lze očekávat i v následujících letech. Mezi roky 1999 až 2007 byl nárůst spotřeby cca 17,5 %, což představuje průměrný meziroční nárůst cca 2 %.



Roční spotřeba elektrické energie v roce 2007 [kWh/rok]			
LAU 1 (okres)	Kategorie odběratele		
	VO	MP	MO
Blansko	190 135 556	50 949 731	144 167 048
Brno-město	1 053 399 781	229 604 758	361 665 865
Brno-venkov	568 771 402	70 679 919	266 599 353
Břeclav	239 157 938	57 209 349	181 096 494
Hodonín	370 344 143	71 008 348	182 737 361
Vyškov	159 563 720	35 151 371	120 063 954
Znojmo	314 538 686	57 175 790	165 355 813

Počet odběratelů v jednotlivých kategoriích v roce 2007			
LAU 1 (okres)	Kategorie odběratele		
	VO	MP	MO
Blansko	642	7 109	49 340
Brno-město	1 524	31 123	180 394
Brno-venkov	982	8 814	71 457
Břeclav	1 078	7 264	53 028
Hodonín	789	8 119	65 578
Vyškov	585	4 936	38 296
Znojmo	892	8 135	52 371

A.6.2.2 ZÁSBOVÁNÍ ZEMNÍM PLYNEM

SYSTEM ZÁSBOVÁNÍ

Zemní plyn z hlediska spotřeby paliv v Jihomoravském kraji zaujímá zcela dominantní postavení a ve spotřebě paliv pokrývá cca 60 %. Toto postavení zemního plynu je dáno vysokým plošným pokrytím území plynovodní distribuční sítí. Jihomoravský kraj má v rámci České republiky nejvyšší procento plynofikovaných obcí, okres Hodonín má jako jediný okres v ČR plynofikovány všechny obce. Postavení zemního plynu z hlediska spotřeb paliv zůstane dominantním i v dalším časovém horizontu.

K jednotlivým odběratelům je zemní plyn dodáván plynovodní distribuční sítí provozovanou společností Jihomoravská plynárenská, a.s. Lokální význam v okrese Vyškov má distribuční společ-

nost Quantum. Zemní plyn je do distribuční sítě dodáván společnostmi – RWE Transgas Net, s.r.o. a Moravské naftové doly, a.s.

DODAVATELÉ ZEMNÍHO PLYNU DO DISTRIBUČNÍ SOUSTAVY

RWE Transgas, a.s. a RWE Transgas Net, s.r.o.

V roce 2005 v souladu s právní úpravou (§ 58a č. 458/2000 Sb., energetický zákon v platném znění) vycházející z legislativy Evropské unie provedla společnost RWE Transgas, a.s. s účinností od 1.1.2006 právní oddělení provozovatele přepravní soustavy do samostatné společnosti RWE Transgas Net, s.r.o. Nově vzniklá společnost získala s účinností od 1.1. 2006 licenci na přepravu zemního plynu a od stejného data je majitelem přepravní soustavy. Společnost RWE Transgas Net, s.r.o. zajišťuje pro společnost RWE Transgas, a.s. výkon některých částí licencované činnosti (uskladňování zemního plynu). V souladu s trendem poskytování centralizovaných služeb v rámci skupiny společnosti RWE v ČR byl od 1.1. 2006 organizačně začleněn útvar nákupu do dceřiné společnosti RWE Energy Customer Services CZ, a.s.

Přepravní soustava provozovaná společností RWE Transgas Net, s.r.o. zajišťuje tranzitní přepravu zemního plynu přes území ČR pro zahraniční obchodní partnery a vnitrostátní přepravu zemního plynu tuzemským partnerům, tj. dodávky zemního plynu regionálním distribučním společností a přímým konečným zákazníkům. Dále zajišťuje přepravu zemního plynu skladovaného v podzemních zásobnících plynu (viz dále obrázek: *Schéma přepravní soustavy na území České republiky*).

Místy vstupu do přepravní soustavy jsou hraniční **předávací stanice** v lokalitách Lanžhot a Hora Svaté Kateřiny na území ČR, Olbernhau a Waidhaus na území SRN a předávací stanice jednotlivých podzemních zásobníků plynu. Místy výstupu z přepravní soustavy jsou hraniční předávací stanice Waidhaus na území SRN, Hora Svaté Kateřiny na území ČR a 87 vnitrostátních předávacích stanic, prostřednictvím nichž je plyn dodáván tuzemským obchodním partnerům.

Stabilizujícím článkem plynárenské soustavy společnosti Transgas, a.s. je šest **podzemních zásobníků zemního plynu**. Pět zásobníků plní funkci sezónních zdrojů. Kromě těchto zásobníků provozuje Transgas, a.s. kavernový podzemní zásobník v Hájích, který je využíván jako špičkový zdroj. Společnost RWE Transgas v roce 2006 zvýšila skladovací kapacitu provozovaných zásobníků plynu o 3% na 2 321 mil. m³.

Mimo vlastní podzemní zásobníky využívá Transgas, a.s. na základě smluvní dohody podzemní zásobník Láb na Slovensku, zásobník Rehden na území Německa a od roku 2001 nově vybudovaný podzemní zásobník Uhřice, jehož provozovatelem je společnost Moravské naftové doly, a.s.

V souladu s PÚR ČR 2008 (P7) jsou v ÚAP JMK sledovány plochy pro rozšíření uskladňovacích kapacit podzemních zásobníků plynu:

- **Třanovice** s využitím ložiska Staré Pole
- **Podivín-Prušánky**

Zajištění potřebné plochy pro podzemní zásobníky plynu umožní zajištění plynulosti a rovnoměrnosti přepravy zemního plynu pro zásobování jihomoravského a severomoravského kraje s příznivým efektem na posílení bezpečnosti zásobování domácího i evropského trhu.

Schéma přepravní soustavy na území České republiky

**Moravské naftové doly, a.s.**

Společnost Moravské naftové doly, a.s. je největší těžařskou společností ropy a zemního plynu v České republice. Těžbu v ČR provádí na 21 těžebních ložiscích s denní těžbou kolem 5 000 barelů ropy a 250 tis. m³ zemního plynu.

V roce 2006 společnost Moravské naftové doly, a.s. vstoupila na trh jako licencovaný obchodník se zemním plynem a začala dodávat zemní plyn vedle tradičního smluvního partnera Jihomoravské plynárenské, a.s. také koncovým zákazníkům.

PROVOZOVATELÉ DISTRIBUČNÍHO SYSTÉMU

Jihomoravská plynárenská, a.s. a JMP Net, s.r.o.

Společnost Jihomoravská plynárenská na základě licence dle zákona 458/200 Sb. zabezpečuje dodávky zemního plynu odběratelům v kraji Jihomoravském, Zlínském, Vysočina, z části i Olomouckém, Pardubickém a Jihočeském. V prodeji zemního plynu v rámci České republiky zaujímá Jihomoravská plynárenská, a.s. klíčové postavení mezi distribučními společnostmi, dodává každoročně svým odběratelům více než 2 mld. m³ distribučním systémem vysokotlakých, středotlakých a nízkotlakých plynovodů.

V souvislosti s požadavky Evropské unie a novely energetického zákona došlo k 1.1.2007 k rozdělení společnosti. Nyní po tzv. unbundlingu samostatně a nezávisle podnikají jako regionální plynárenská společnost Jihomoravská plynárenská, a.s. a provozovatel distribuční soustavy spo-

lečnost JMP Net, s.r.o. Je tak splněna povinnost oddělení činností spojených s obchodem od přepravy zemního plynu.

Od 1.1. 2006 se ve smyslu zákona č.458/2000 Sb. stali oprávněnými zákazníky všichni koneční zákazníci odebírající zemní plyn s výjimkou domácností. Od 1.1. 2007 se stali oprávněnými zákazníky i odběratelé kategorie domácnosti.

Jihomoravská plynárenská, a.s. nakoupila pro své odběratele v roce 2006 celkem 2 140 730 tis.m³ zemního plynu. Majoritním dodavatelem zemního plynu pro Jihomoravskou plynárenskou, a.s. je společnost RWE Transgas, a.s. s 97,2 % podílem na celkovém nakoupeném množství zemního plynu. Druhým dodavatelem zemního plynu je společnost Moravské naftové doly, a.s., jejíž celkový objem dodávky v roce 2006 činil 59 940 tis. m³ zemního plynu, tj. 2,8 % celkově nakoupeného objemu.

Quantum

Společnost Quantum zásobuje zemním plynem osm obcí (částí obce) v okrese Vyškov. Dodavatelem zemního plynu pro tuto společnost je JMP Net, s.r.o. Přehled zásobovaných obcí udává následující tabulka.

Přehled zásobovaných obcí (částí obce) z distribuční sítě společnosti Quantum		
Obec	část obce	rok plynofikace
Dražovice	Dražovice	1995
Hodějice	Hodějice	1996
Křižanovice	Křižanovice	1996
Letonice	Letonice	1995
Prusy - Boškůvky	Moravské Prusy	1996
Prusy - Boškůvky	Boškůvky	1996
Rašovice	Rašovice	1997
Vážany	Vážany	1996

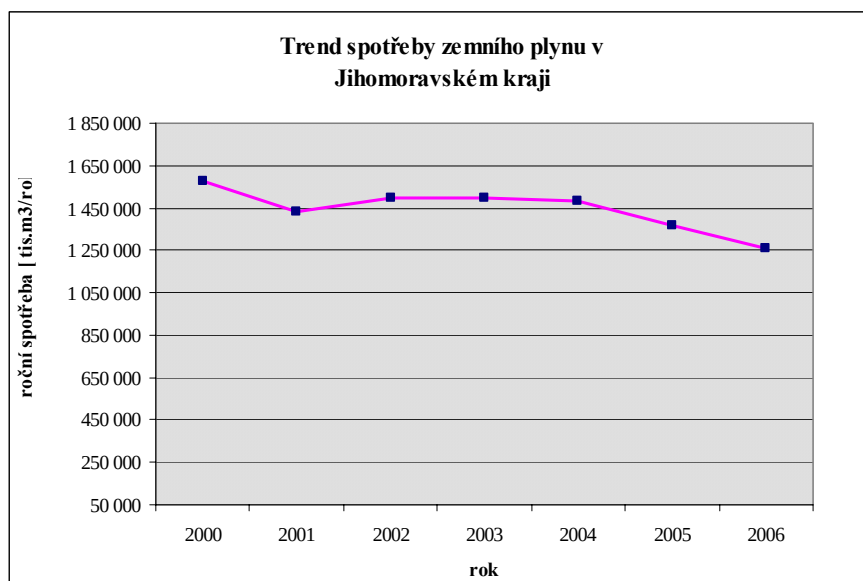
STAV PLYNOFIKACE A BILANCE SPOTŘEBY

Jihomoravský kraj má v rámci České republiky nejvyšší procento plynofikovaných obcí, okres Hodonín má jako jediný okres v ČR plynofikovány všechny obce. Dominantní postavení zemního plynu je dáno vysokým plošným pokrytím území plynovodní distribuční sítí.

Bilance spotřeb			
Roční spotřeba zemního plynu v roce 2007 [m ³ /rok]			
LAU 1 (okres)	Kategorie odběratele		
	Velkoobdoběr	Maloodběr	Domácnost
Blansko	50 600 994	12 868 703	36 298 712
Brno-město	278 175 751	44 093 033	98 693 499
Brno-venkov	81 474 778	27 829 602	97 121 706
Břeclav	43 645 097	14 930 907	51 164 187
Hodonín	88 440 558	17 061 867	71 207 119
Vyškov	26 917 726	10 183 114	30 311 663
Znojmo	66 630 853	11 080 754	36 628 002

Celkovou spotřebu zemního plynu s přehledem vývoje v letech 2000 – 2006 znázorňuje následující tabulka a graf.

Celková spotřeba zemního plynu v Jihomoravském kraji							
Spotřeba zemního plynu (tis. m ³ /rok) v posuzované období							
2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1 502 864, 9	1 378 236, 7	1 450 111, 2	1 424 198, 1	1 395 586, 6	1 298 503, 3	1 261 719, 1	1 195 358, 6



Přehled plynofikovaných obcí

Vzhledem k tomu, že distributor eviduje stav plynofikace jednotlivých okresů nejenom v členění obcí, ale i částí obcí, může nastat situace, že obec která je vedena jako plynofikovaná, má ještě některou svoji místní část neplynofikovanou. Pro účely zpracování ZUR není tato skutečnost podstatná. Přehled všech plynofikovaných obcí v Jihomoravském kraji udává **tabulka č. 13** v tabulkové příloze. Obec je považována za plynofikovanou i když některá její místní část ještě plynofikována není.

Podíl obyvatel (dle kategorií odběratele) zásobovaných plynem dle jednotlivých okresů udává následující tabulka.

Podíl obyvatele zásobovaných plynem			
LAU 1 (okres)	Kategorie odběratele		
	Počet obyvatel	Počet odběrů kat. domácnost	Podíl obyvatel*
Blansko	105 663	30 981	3,4
Brno-město	368 533	132 876	2,8
Brno-venkov	195 644	60 883	3,2
Břeclav	113 171	34 471	3,3
Hodonín	157 176	48 381	3,2
Vyškov	87 519	24 515	3,6
Znojmo	112 828	31 480	3,6

* počet obyvatel představujících jedno odběrné místo kategorie domácnost

Počet odběratelů v jednotlivých odběratelských kategoriích udává následující tabulka.

Počet odběratelů v jednotlivých kategoriích v roce 2007			
LAU 1 (okres)	Kategorie odběratele		
	Velkoodběr	Maloozběr	Domácnost
Blansko	114	2 003	30 981
Brno-město	413	8 280	132 876
Brno-venkov	218	3 344	60 883
Břeclav	131	2 532	34 471
Hodonín	146	3 019	48 381
Vyškov	118	1 559	24 515
Znojmo	146	2 209	31 480

A.6.2.3 PRODUKTOVODY A ROPOVODY

PRODUKTOVODY

Provozovatelem a správcem produktovodů v ČR je firma ČEPRO a.s. Produktovodní systém spojuje potrubím sklady a střediska s rafineriemi Litvínov, Kralupy nad Vltavou a Bratislava. Systém umožňuje přímé čerpání a zásobování mezi jeho jednotlivými úseky.

Stávající produktovody na území Jihomoravského kraje

- (Bratislava –) Hodonín – Zálesná Zhoř (odbočka Střelice) – (Kralupy nad Vltavou)
- Klobouky u Brna – Kyjov – (Sedlnice)

Pro skladování strategických na území Jihomoravského kraje je využíván **sklad Střelice**.

ROPOVODY

Jihomoravským krajem, ve společném koridoru s produktovodem (Bratislava –) Hodonín – Kralupy nad Vltavou, je veden ropovod mezinárodního významu Družba řeka Morava – Klobouky u Brna (Kralupy – Litvínov). Provozovatelem a správcem ropovodu je firma MERO – ČR, a.s. V úseku Rajhrad – Velká Bíteš (délka 36,8 km) je stávající ropovod zdvojený.

ÚAP JMK registruje záměr na **zdvojení ropovodu Družba ve střední ose řeky Moravy mezi Rohatcem a Holíčí-Klobouky a Klobouky – Rajhrad**. Záměr je sledovaný v Politice územního rozvoje ČR 2006 jako součást koridoru mezinárodního významu, který umožní navyšování ropy z Ruska do ČR a následně do SRN pro potřeby zpracovatelů této strategické suroviny.

A.6.2.4 SPOJE – RADIORELEOVÉ TRASY

Rozvoj zařízení elektronických komunikací je spojený s používáním nových technologií. Zařízení elektronických komunikací představuje technické zařízení, včetně vedení, pro vysílání, přenos, směřování, spojování a příjem informací prostřednictvím elektromagnetických vln. S ohledem na rychlý rozvoj i zánik těchto sítí jsou v ÚAP JMK registrovány pouze **radioreléové trasy**. Jejich koridory jsou přímočarými vzdušnými trasami umožňujícími přenos signálu mezi místy přenosu. Funkčnost radioreléového spoje vyžaduje trasu bez překážek. Páteřní radioreléové trasy jsou z hlediska jejich povahy vymezeny v grafické části ÚAP JMK ve výkrese A.2 Výkres limitů využití území.

A.6.2.5 VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ

Za vodohospodářskou službu se podle směrnice 2000/60/ES čl. 2 považují veškeré činnosti, které zajišťují pro obyvatelstvo a hospodářství odběry, úpravu, akumulaci a rozvody povrchových nebo podzemních vod a rovněž odvádění a čištění odpadních vod. Cílem je zajistit dostatek kvalitní vody a efektivní likvidaci odpadních vod při minimalizaci dopadů na životní prostředí, především na jakost vod.

Česká republika ratifikovala protokol o vodě a zdraví, vyhlášený OSN v r. 1999. Všichni lidé mají nárok na pitnou vodu dobré kvality. Ve vyspělých zemích patří její dostatek – obdobně jako odkaňalování a čištění odpadních vod – ke standardním požadavkům obyvatel.

Úroveň zásobování pitnou vodou v mezikrajském srovnání je v Jihomoravském kraji velmi dobrá. Podle údajů ČSÚ bylo v kraji v r. 2006 připojeno na vodovod pro veřejnou potřebu 95% z celkového počtu obyvatel, což řadí JMK na páté místo mezi kraji ČR. V odvádění a čištění komunálních a odpadních vod je relativní situace v kraji obdobná. JMK je v podílu obyvatel bydlících v domech připojených na kanalizaci pro veřejnou potřebu s 84,1% na čtvrtém místě mezi kraji ČR.

V gesci Ministerstva zemědělství byly v minulých letech pro obor vodovodů a kanalizací zpracovány ve všech krajích plány vodovodů a kanalizací (PRVK území kraje). Souhrnným dokumentem je Plán rozvoje vodovodů a kanalizací ČR, který se v současné době projednává.

ZÁSOBOVÁNÍ PITNOU VODOU

Dlouhodobý extenzivní vývoj v zásobování pitnou vodou byl ukončen v r. 1989, kdy po třech desetiletích trvalého růstu potřeb vody, budování a rozšiřování centrálních zdrojů nastal zlom. Vlivem růstu cen vody pro obyvatele a restrukturalizací průmyslu došlo k prudkému poklesu výroby pitné vody – v rámci ČR z 1 251 mil. m³/rok v r. 1989 na 699 mil. m³ v r. 2006, tj. na cca 56%. V obdobných relacích klesají i další ukazatele, např. specifická spotřeba vody fakturované pro domácnosti klesla ve stejném období ze 171 na 97 l/os. den. Téměř dvacetiletý pokles dodávek pitné vody dosud pokračuje, ale již velmi mírně a lze očekávat v dalších letech stagnaci nebo pozvolný růst.

Výstavba rozsáhlých vodárenských systémů a snižující se odběry pitné vody přináší dnes pro zásobování vodou problémy, např. přebytek kapacity v centrálních úpravárnách vody (rezervy vesměs 30-40%) a předimenzované distribuční systémy, ve kterých se prodlužuje doprava vody a hrozí i její druhotné znečištění.

Dlouhodobě se nedaří významně snížit ztráty vody, které v r. 2006 činily v ČR plných 20,7% z vody vyrobené určené k realizaci, což představuje 42 l/os. den. Pokles ztrát představuje pouze cca 1% za rok. V JMK činily tyto ztráty vody v r. 2006 19%.

VODÁRENSKÉ SOUSTAVY A VÝZNAMNÉ SKUPINOVÉ VODOVODY

V Jihomoravském kraji je realizováno zásobování pitnou vodou v rámci 7 významných vodárenských soustav, zahrnujících jednotlivé skupinové vodovody (dále SV). Některé zdroje vody leží i mimo území kraje a naopak pitná voda je dodávána do krajů sousedních. Vodárenskými soustavami Jihomoravského kraje jsou následující.

Vodárenská soustava Březová II., Březová I., Vířský oblastní vodovod je páteční soustavou kraje. Tvoří ji vodovod města Brna a dalších 10 SV (Bílovice nad Svitavou, Šlapanice, Rajhrad, Kuřim, Moravany, Tišnov, Židlochovice, Ivančice, Pozoříce a Střelice). Zdroje vody z hlubinných vrtů Březová I. (300 l/s), Březová II. (780 l/s) a odběr z vodárenské nádrže Vír (úpravna vody Švařec o kapacitě 1 150 l/s) leží na území krajů Pardubického a Vysočina.

Vodárenská soustava Boskovice – Blansko je tvořena 4 SV (Blansko, Boskovice, Letovice a Dražanská vrchovina. Zdroji soustavy jsou hloubkové vrty v oblastech Lažany (48 l/s) a Rájec-Jestřebí (83 l/s). Skupinovým vodovodem Dražanská Vrchovina je pitná voda dodávána do Olomouckého kraje.

Vodárenská soustava Hodonín zahrnuje 12 SV: Podluží, Břeclav, Koryčany-Kyjov, Hodonín, Veselí-Strážnice, Bzenec-Kyjov, Hornácko, Těmice, Vyškov, Pustiměř, Damnice a Znojmo. Nejvý-

znamnějším zdrojem je odběr surové vody z nádrže Znojmo na Dyji do úpravní vody o kapacitě 240 l/s. Pitná voda je z této soustavy dodávána do Zlínského kraje.

Vodárenská soustava Mikulov zahrnuje 4 SV: Mikulov, Dolní Dunajovice, Novosedly a Pohořelice.

Vodárenskou soustavu Hustopeče-Velké Pavlovice tvoří 2 SV: Hustopeče a Velké Pavlovice.

Vodárenská soustava Štítary vytváří 7 skupinových vodovodů: Štítary, Jevišovice, Bítov, Třebíč, Vranov, Božice a Miroslav. Hlavním zdrojem pitné vody je nádrž Vranov na Dyji s povoleným odběrem 200 l/s pro úpravní vody Štítary. Soustava dodává pitnou vodu do kraje Vysočina, skupinového vodovodu Třebíč.

Vodárenskou soustavu Jedovnice-Němčice tvoří 3 SV: Jedovnice, Němčice a Kunštát.

PRVK ČR navrhuje v Jihomoravském kraji řadu rozšíření stávajících vodárenských soustav, propojení skupinových vodovodů a zásobování dalších území. Přehled sledovaných záměrů vybraných zpracovatelem jako nadmístního významu (obsluhují více obcí), je uveden v tabulce záměrů na provedení změn v území v následující podkapitole. A.8.4.

Jednoznačně lze však uvést, že potřeba pitné vody je v kraji dostatečně kryta v množství i v kvalitě. Zdroje pitné vody budou stačit i všem novým potřebám v příštích desetiletích. Podíl obyvatel žijících v trvale obydlených bytech zásobovaných pitnou vodou znázorňuje kartogram č. 43 v grafické příloze.

KANALIZACE A ČIŠTĚNÍ ODPADNÍCH VOD

Úroveň odvádění a likvidování odpadních vod patří k základním atributům vyspělé společnosti a představuje jeden ze základních ukazatelů životní úrovně obyvatel. Odstraňování komunálního i průmyslového znečištění je nezbytné pro dosažení dobrého stavu vod a navazujících ekosystémů v krajině. Cílem je v příštích letech dosáhnout v odkanalizování a čištění odpadních vod obdobné úrovně, kterou dnes máme v zásobování pitnou vodou, tzn. snížit rozdíl mezi počtem obyvatel zásobovaných vodou z veřejných vodovodů a počtem obyvatel žijících v domech napojených na kanalizace s účinnými čistírnami odpadních vod. Jedním z účinných opatření bude Aktualizace implementace směrnice Rady Evropské unie o čištění městských odpadních vod.

V základním ukazateli (počtu obyvatel připojených na kanalizaci pro veřejnou potřebu) Jihomoravský kraj významně zaostává za počtem obyvatel připojených na vodovod (cca o 11%). V r. 2006 bylo připojeno na kanalizaci 951,4 tis. obyvatel, tzn. cca 180 tis. obyvatel není v JMK připojeno na řádnou kanalizaci.

Situace v kraji není příznivá ani v čištění odpadních vod. Z celkem 169 mechanicko-biologických čistíren odpadních vod má dodatečné odstraňování dusíku a fosforu pouze 44 ČOV. Dalších 55 ČOV odstraňuje pouze dusík, 11 ČOV pouze fosfor. Celková kapacita ČOV v kraji činí cca 318 tis.m³/den. Z cca 54 mil.m³/rok odpadních vod vypouštěných do kanalizací činí cca 66% odpadní vody splaškové.

Na úrovni ÚAP kraje je účelné sledovat pouze tzv. nadmístní kanalizační systémy, které odvádí a čistí odpadní vody z celků, sdružujících vesměs tři a více obcí.

V současné době je na území JMK provozováno 10 takovýchto **kanalizačních systémů**:

- Brno (ÚČOV Brno-Modřice) - Kuřim - Šlapanice - Podolí - Želešice – Ostopovice,
- Benešov – Hrádkov (ČOV) - Vratíkov - Okrouhlá - Valchov - Velenov,
- Hodonín (ČOV) - Rohatec – Lužice,
- Bzenec (ČOV) - Vracov - Moravský Písek,
- Bílovice nad Svitavou (ČOV) - Řícmanice - Kanice - Ochoz u Brna,
- Tišnov (ČOV) - Předklášteří - Štěpánovice,
- Znojmo (ČOV) - Nový Šaldorf - Sedlešovice - Mašovice - Suchohrdly - Kuchařovice - Dobšice - Dyje,
- Jaroslavice (ČOV) - Hrádek - Dyjákovice,
- Tetčice (ČOV) - Rosice - Zastávka
- Žabčice (ČOV) - Unkovice - Přisnotice.

Stávající kanalizační systémy Brno a Tetčice by měly být dle PRVK ČR do r. 2015 rozšiřovány. Sledované nové skupinové kanalizační systémy nadřazeného významu, které jsou převzaty z ÚP VÚC Břeclavska, PRVK Jihomoravského kraje a Územní prognózy Jihomoravského kraje jsou evidovány v podkapitole A.8.4.

Nepříznivý stav v čištění odpadních vod zlepší Aktualizace strategie financování implementace Směrnice Rady č. 91/271/EHS z r.1991 o čištění městských odpadních vod (dále jen Směrnice). Česká republika se zavázala, že zajistí splnění požadavků této směrnice do konce r. 2010. Plnění tohoto závazku vláda trvale sleduje. Směrnice byla předmětem usnesení vlády ČR č. 113 z r. 2008.

Pro naplnění požadavků Směrnice je nutno zajistit, aby všechny aglomerace s počtem ekvivalentních obyvatel větším než 2000 byly vybaveny stokovými soustavami a odpadní vody z nich byly před vypuštěním mechanicko biologicky čištěny, a aby odpadní vody z aglomerací menších než 2000 EO byly před vypouštěním do recipientu „přiměřeně čištěny“.

Problematické bylo stanovit, která aglomerace je podle požadavků Směrnice vyřešena MZe a MŽP shodně považují za vyřešenou tu aglomeraci, která má ČOV dostatečně kapacitní, plní požadavky nařízení vlády č.61/2003 Sb. v platném znění a kde je % napojení na kanalizaci větší nebo rovno 85.

Pro Jihomoravský kraj je v přílohách č. 1 – 3 Usnesení vlády ČR č. 113/2008 uvedeno 66 aglomerací s počtem EO větším než 2000 (aglomerací je zde míněna hranice zastavitelného území sídel, z nichž je odpadní voda efektivně shromažditelná). Požadavky Směrnice z nich může splnit 54 aglomerací (z nich 41 ovšem musí realizovat příslušná opatření v nejbližším období - do r. 2010).

Od podkladů MZe se podstatně liší seznam obdobných aglomerací (s počtem EO větším než 2000) Krajského úřadu JMK, sestavený podle **Plánu rozvoje vodovodů a kanalizací Jihomoravského kraje** (dále PRVK JMK). PRVK JMK byl schválen dne 23.9 2004 – 1239/04/Z 27, Změna PRVK JMK schválena Zastupitelstvem Jihomoravského kraje dne 27.4.2006 Usnesením č. 609/06/Z 9. Kraj eviduje celkem 93 aglomerací, z toho vyřešených, bez dalších požadavků je 55 aglomerací. Dále uvedené aglomerace s problémy v plnění požadavků Směrnice vycházejí z údajů KRÚ JMK.

Aglomerací s vyhovující ČOV, ale s napojením obyvatel na kanalizaci menším než 85%, je v Jihomoravském kraji 11. Podíl obyvatel žijících v trvale obydlených bytech napojených na veřejnou kanalizaci znázorňuje **kartogram č. 44** v grafické příloze.

Celkem 29 aglomerací v kraji (podle přílohy č. 3 Usnesení vlády ČR č. 113/2008) má nevyhovující ČOV, jejich zkapacitnění a změny technologie musí být realizovány do r. 2010. U většiny aglomerací se předpokládá, že tento požadavek bude splněn. V následujících aglomeracích nejsou však dosud realizována žádná potřebná opatření: Bílovice nad Svitavou, Hrušovany u Brna, Ivančice, Malhostovice-Drásov, Milotice, Miroslav, Oslavany, Sloup-Šošůvka, Velké Opatovice a Veverská Bítýška.

Naléhavost výše uvedených opatření u odvádění odpadních vod a způsobů jejich čištění je zřejmá z jejich dopadu nejen na životní prostředí, ale i na sociální soudržnost obyvatel. V měřítku kraje jde o stavby bodové povahy, jejich důsledky se projeví v rozsáhlých územích, v ozdravení úrodných niv vyčištěných toků. Pro pevné sociální vazby obyvatel k místu bydlení a jeho zázemí musí být místním lidem poskytnuty kvalitní podmínky.

A.6.2.6 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

POLITIKA ODPADOVÉHO HOSPODÁŘSTVÍ, PLÁN ODPADOVÉHO HOSPODÁŘSTVÍ

Systém nakládání s odpady je komplexně zpracován v Plánu odpadového hospodářství Jihomoravského kraje z roku 2004 (ECO-Management, s.r.o., Brno).

Strategickým programovým dokumentem je **Plán odpadového hospodářství Jihomoravského kraje** (POH JMK), jehož zpracování je povinné podle zák. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění. POH JMK byl zpracován na období minimálně 10 let. Může být změněn při každé zásadní změně podmínek, na jejichž základě byl zpracován. V průběhu platného období je pomocí soustavy indikátorů prováděno každoroční vyhodnocení plnění stanovených cílů.

Z POH JMK vyplývá řada opatření s pozitivními vlivy na životní prostředí, zejména ve vztahu k minimalizaci vzniku odpadů, jejich důslednějšimu třídění, recyklaci, materiálovému a energetickému využití a omezení nebezpečných vlastností. Realizací POH je vytvářen takový integrovaný systém nakládání s odpady, který předejde vzniku odpadů, zefektivní současný systém nakládání s odpady a upřednostní materiálové resp. energetické využívání odpadů před jejich odstraňováním.

Závazná část POH JMK a její změna byla zveřejněna vyhláškou Jihomoravského kraje č. 309 ze 17.6. 2004. Závazná část je podkladem pro zpracování plánů odpadového hospodářství původců odpadů a pro rozhodovací a koncepční činnosti příslušných správních úřadů, krajů a obcí v odpadovém hospodářství. Plán odpadového hospodářství původce odpadů zpracovávají původci odpadů, kteří produkují ročně více než 10 t nebezpečného odpadu nebo více než 1000 t ostatního odpadu.

Závazná část definuje cíle a cílové hodnoty odpadového hospodářství Jihomoravského kraje a opatření pro dosažení těchto cílů. Strategické cíle POH se v oblasti nakládání s komunálními odpady (KO) a nakládání se stavebními a demoličními odpady týkají např. zvyšování materiálového využití komunálních odpadů, preference spalování směsného komunálního odpadu s energetickým

využitím před jeho skládkováním, zajišťování sběru, následného využití, případně řízeného odstraňování nebezpečných složek komunálních odpadů, zajišťování recyklace stavebních a demoličních odpadů, budování a optimalizace sběrných dvorů, budování sítě regionálních zařízení na zpracování bioodpadů, vybudování sítě odpadových center (včetně dotřídovacích linek), dobudování kapacit na materiálové využití odděleně sbíraných odpadů (zpracování plastů) apod.

Přehled všech cílů stanovených POH, u nichž je každoročně prováděno vyhodnocení jejich plnění, ukazuje následující tabulka.

Přehled cílů definovaných Plánem odpadového hospodářství v Jihomoravském kraji	
Cíl	Název cíle
1.1	Uplatňovat prevenční přístupy při nakládání s odpady (EMS/EMAS, CP, IPPC, BAT, BREF)
1.2	Občané, podnikatelé a odborná veřejnost mají dostatek informací o správných způsobech nakládání s odpady
1.3	Mladá generace prochází systémem environmentální výchovy a vzdělávání (základní, střední a vysoké školství)
2.1	Zvýšit materiálové využití komunálních odpadů
2.2	Preferovat spalování směsného komunálního odpadu s energetickým využitím před jeho skládkováním
2.3	Zajistit sběr, následné využití, případně řízené odstranění nebezpečných složek komunálních odpadů
3	Zajistit recyklaci stavebních a demoličních odpadů
4	Zajistit sběr a využití odpadů obalů
5	Zajistit sběr a využití vyřazených elektrických a elektronických zařízení
6	Podpořit jednotný systém prevence vzniku odpadů, bezpečného sběru, svozu a využívání nebo odstraňování odpadů (zejména nebezpečných) ze zdravotnictví
7.1	Snížit měrnou produkci nebezpečných odpadů
7.2	Snížit zdravotní rizika v souvislosti s nakládáním s nebezpečnými odpady
8.1	Zajistit odstraňování zjištěných odpadů PCB a zařízení s obsahem PCB
8.2.1	Zajistit sběr a využití odpadních olejů
8.2.2	Ukončit spalování odpadních olejů ve středních a malých stacionárních zdrojích znečišťování ovzduší
8.3	Zajistit sběr a využití baterií a akumulátorů
8.4	Zajistit sběr a využití zářivek, výbojek a jiných odpadů obsahujících rtuť
8.5	Zajistit sběr, využití, popř. odstranění, vyřazených odpadů s obsahem chlorfluoruhlodíků (výrobků domácího chlazení)
8.6	Zajistit sběr a využití pneumatik
8.7.1	Zajistit využití kalů z ČOV
8.7.2	Podporovat energetické využití bioplynu z čistíren odpadních vod s odpovídající produkcí kalů
8.8	Zabránit rozptýlu azbestu a azbestových vláken z odpadů do složek životního prostředí
8.9	Zajistit využití autovraků
9	Vybudovat integrovaný krajský systém nakládání s odpady
10	Zvýšit využívání odpadů formou recyklace
11.1	Aplikovat moderní postupy skládkování odpadů
11.2	Snížit hmotnostní podíl odpadů ukládaných na skládky s výhledem dalšího postupného snižování
11.3	Snížit podíl skládkovaných energeticky využitelných odpadů
12	Snížit podíl skládkovaných biologicky rozložitelných komunálních odpadů
13	Zajistit sanaci prioritních starých ekologických zátěží v Jihomoravském kraji
14	Vypracovat postupy při odstraňování odpadů následkem živelných pohrom

Některá **opatření** vedoucí k naplňování strategických cílů (pro nakládání s KO, resp. stavebními odpady) jsou spojena s územně organizačními nároky, např.:

- Dobudování a optimalizace sběrných dvorů v obcích nad 2000 obyvatel;
- Vybudování sítě regionálních zařízení na zpracování biodegradabilních odpadů;
- Vybudování sítě regionálních odpadových center (včetně dotřídovacích linek);
- Dobudování kapacit na materiálové využití odděleně sebraných odpadů (především zpracování plastů, apod.);

- Podpora vybudování zařízení, např. chráněné dílny, pro demontáž a recyklaci elektrotechnického a elektronického odpadu;
- Vybudování Krajského centra environmentálních informací pro veřejnost (KCEI);
- Vybudování sítě regionálních překládacích stanic (multifunkčních sběrných dvorů);
- Rekonstrukce spalovny v rámci projektu „Komplex látkového a energetického využití odpadu ve spalovně SAKO Brno“;
- Energetické využití směsného komunálního odpadu z celého kraje ve spalovně SAKO Brno.

TRENDY V ODPADOVÉM HOSPODÁŘSTVÍ

Největší procentuální zastoupení z celkového množství odpadů mají odpady stavební a demoliční, zeminy a hlušiny apod. Při vyhodnocení plnění POH JMK za rok 2005 byl k roku 2006 zaznamenán mírný pokles celkové produkce odpadů kategorie ostatní (o 6%). U produkce nebezpečného odpadu (NO) bylo k roku 2006 ve srovnání s rokem 2005 zaznamenáno zvýšení cca o 11%. V roce 2006 bylo upraveno a využito cca o 41% více odpadů kategorie ostatní a cca o 28% méně odpadů kategorie nebezpečný ve srovnání s rokem 2005. U skládkování byl zaznamenán mírný vzrůst množství odpadů kategorie ostatní, které byly ukládány na skládky, a u odpadů kategorie nebezpečný velký nárůst oproti roku 2005 o cca 111%. Nárůst byl zaznamenán i u odstranění odpadů spalováním.

Z vyhodnocení dále vyplývá, že se situace v odpadovém hospodářství komunální sféry zlepšuje co do poměrů tříděných komodit – jsou tříděny materiálově využitelné odpady díky výstavbě a větší četnosti sběrných dvorů, díky možnostem využívat zařízení podnikatelských subjektů v rámci systému nakládání s komunálními odpady, díky výstavbě zařízení k využívání odpadů. Zvyšuje se též zapojení do systému zpětného odběru – z objemných odpadů zejména elektrozařízení. Celkově však neustále vzrůstá produkce komunálního a objemného odpadu. Tento stoupající trend do velké míry ovlivňují průmysloví původci, kteří využívají systém měst a obcí ke zneškodňování svého odpadu. Systémy nakládání s těmito odpady jsou obtížně ovlivnitelné. Převažujícím trendem pro snížení objemově významných skupin průmyslových odpadů je snaha o jejich maximální využívání jako náhrada primárních surovin. Jeden ze způsobů je využívání některých komodit mimo režim zákona o odpadech, čímž dochází k celkovému poklesu množství produkovaných odpadů.

Zásady environmentální politiky Jihomoravského kraje formulované v POH Jihomoravského kraje shrnuje Strategie rozvoje Jihomoravského kraje (GaREP, spol. s r.o., Brno, VÚT v Brně a tým dalších spolupracovníků, 2006) v rámci strategického cíle 20: „Řešení dopadů lidské činnosti na životní prostředí“ následujícím způsobem:

- dodržovat zásady environmentální politiky Jihomoravského kraje formulované v Plánu odpadového hospodářství na léta 2004-2013;
- předcházet vzniku odpadů, omezovat jejich množství a nebezpečné vlastnosti;
- uplatňovat prevenční přístupy při nakládání s odpady;
- u vzniklých odpadů upřednostňovat materiálové, surovinové a energetické využití;
- vychovávat obyvatelstvo k třídění odpadů, podporovat zpracování takto vytříděného odpadu;

- návazně na revizi stávajících kapacit zařízení pro materiálové využití odpadů postupně vybudovat regionální centra nakládání s odpady a sběrné dvory v obcích nad 2 000 obyvatel.

SKLÁDKY

Na území Jihomoravského kraje se nachází 16 provozovaných skládek. Pokud opomeneme skládky skupiny S-inertní odpad (S-IO), většina těchto zařízení byla projednána v režimu zákona o integrované prevenci (tj. 13 skládek, z toho skládky skupiny nebezpečný odpad S-NO jsou 4 a skládek skupiny ostatní odpad S-OO je 9 – viz přehled níže). Většina skládek je postupně reaktivována a uzavírána. V rámci logistiky nakládání s odpady v regionech jsou v areálu skládek budována centra odpadového hospodářství (např. kompostárny, recyklace stavební odpadů, dotřídovací linky, sběrné dvory apod.).

V souvislosti se změnou legislativy byly ke konci roku 2005 a začátkem roku 2006 skládky nově zařazeny dle vyhlášky MŽP č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a o změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. V současné době jsou na území Jihomoravského kraje tyto skládky s novým zařazením (dle seznamu provozovaných skládek odpadů na území Jihomoravského kraje v roce 2006: Stav životního prostředí v jednotlivých krajích ČR - Jihomoravský kraj, Cenia, 2007).

Skládky skupiny S-nebezpečný odpad (S-NO):

- A.S.A. ES Únanov, s.r.o. (k.ú. Únanov): S-NO se sektorem S-OO3, který je zcela technicky oddělen od části S-NO;
- SATESO, s.r.o. (k.ú. Šlapanice): S-NO;
- HANTÁLY a.s. (k. ú. Velké Pavlovice): S-NO
- Fosfa, akciová společnost (k. ú. Poštorná-Břeclav): S-NO.

Skládky skupiny S-ostatní odpad (S-OO), podskupiny S-OO1, S-OO2, S-OO3:

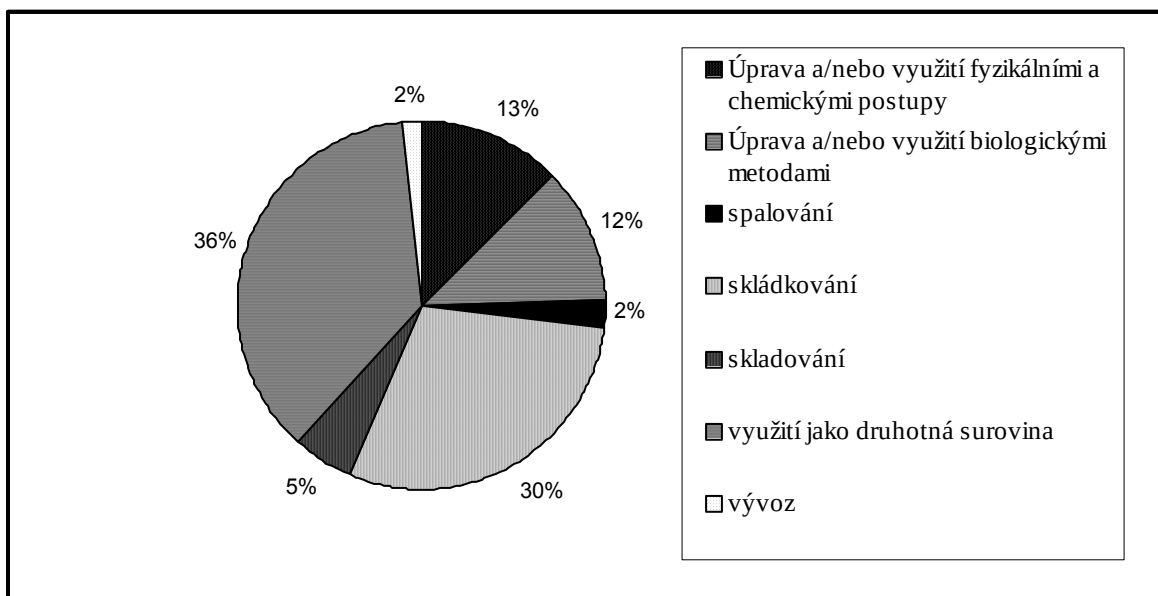
- Město Strážnice (k.ú. Strážnice): S-OO, podskupina S-OO3;
- A.S.A. Žabčice, s.r.o. (k. ú. Žabčice): S-OO, podskupina S-OO3 se sektorem S-OO1;
- Město Klobouky u Brna (k. ú. Klobouky u Brna): S-OO, podskupina S-OO3 se sektorem S-OO1;
- RESPONO, a.s. (k. ú. Kozlany): S-OO, podskupina S-OO3;
- Skládka Hraničky, s.r.o. (k. ú. Mutěnice): S-OO, podskupina S-OO3 se sektorem S-OO1;
- EKOR, s.r.o. (k. ú. Těmice): S-OO, podskupina S-OO3 se sektorem S-OO1;
- VODÁRENSKÁ AKCIOVÁ SPOLEČNOST, a.s. (k.ú. Štítary): S-OO, podskupina S-OO2;
- STAVOS Brno, a.s. (k.ú. Bratčice): S-OO, podskupina S-OO3.
- HANTÁLY a.s. (k.ú. Velké Pavlovice): S-OO3

PRODUKCE ODPADŮ

Jihomoravský kraj patří mezi průměrné producenty odpadů v rámci České republiky. Je to dáno především strukturou průmyslu, který je spíše zpracovatelský, nikoliv těžební a hutní. Seznam nejvýznamnějších producentů, firem s největším množstvím odpadů, nebylo možno získat, neboť tyto údaje jsou součástí obchodního tajemství firem.

Z hlediska vývoje celkové produkce (viz tabulka dále) je patrný nárůst celkového množství odpadů do roku 2004 a následný pokles mezi roky 2004 – 2006. Zatímco produkce průmyslového odpadu klesá v důsledku deindustrializace či restrukturalizace průmyslu, produkce komunálního odpadu vzrůstá a mění se složení obou zdrojů odpadu. Produkce celkového odpadu má však klesající tendenci, což je způsobeno především stále lepšími technologiemi recyklace. Většina odpadu je skládkována, kapacita brněnské spalovny odpadu zůstává nevyužita. Jihomoravský kraj počítá s výraznějším tříděním odpadu a snižováním množství odpadu pro skládkování. Odpad začíná být chápán více jako recyklovatelná surovina. Recyklace stavebního materiálu se začíná také stále více prosazovat.

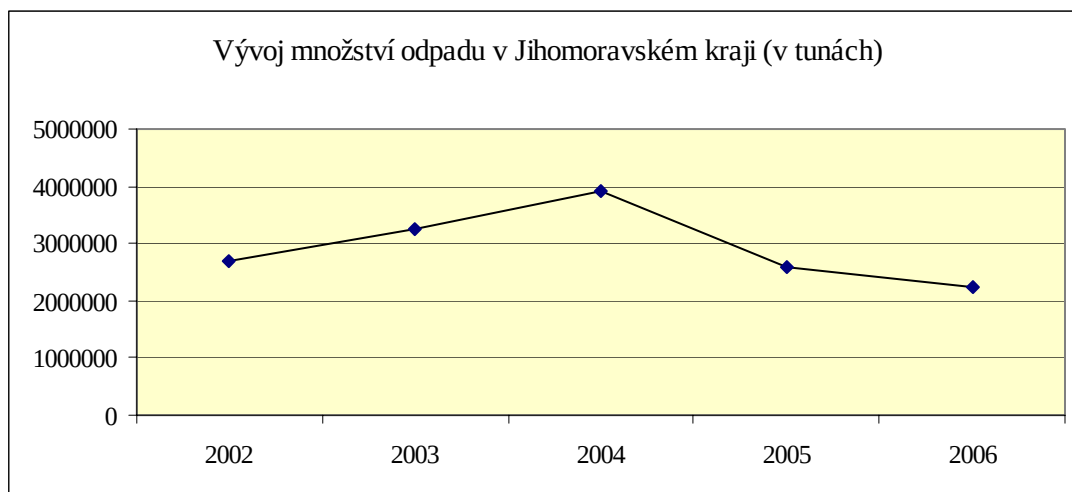
Nakládání s odpady kategorie Ostatní v Jihomoravském kraji v roce 2001



Poznámka: upraveno podle ECO-Management, s.r.o. – Plán odpadového hospodářství, 2004

Vývoj produkce odpadů v Jihomoravském kraji					
Odpady v JMK	Rok				
	2002	2003	2004	2005	2006
Množství (t)	2.702.686*	3.251.911**	3.926.000***	2.595.110***	2.241.790***

* Zdroj: POH JMK, ** Zdroj : databáze JMK, *** Zdroj: Vyhodnocení plnění POH JMK pro příslušný rok



Významná zařízení pro nakládání s odpady

V Jihomoravském kraji existuje velké množství zařízení na využívání a odstraňování odpadů, které jsou většinou specializovaná a jednodruhová a spojená s určitým typem výroby nebo zpracováním určitého typu odpadu. Seznamy zařízení k využívání, odstraňování, sběru nebo výkupu odpadů dle §14 odst. 1 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech jsou uváděny a pravidelně aktualizovány na internetových stránkách Jihomoravského kraje. Jsou zde uváděna pro každé zařízení též seznamy povolených odpadů.

Z hlediska územního zatížení jsou nejvýznamnějšími zařízeními na odstraňování odpadů skládky odpadů, jejichž kapacita je dostatečná pro současnou produkci odpadů v kraji i dostatečná výhledově na období do roku 2020, kdy se předpokládá další významný pokles skládkování. Uvedené platí pro všechny kategorie odpadu.

Skládek odpadů je v Jihomoravském kraji celkem 16, spalovny 3, zařízení k využití odpadu jako paliva 1 (cementárna), kompostáren 12, sběrných dvorů je 117. Drtících linek (především na stavební odpady) je v kraji 69, zařízení pro třídění odpadů 26, autovrakovišť 30, zařízení pro zpracování elektroodpadů 14.

V roce 2006 se podařilo zejména za přispění finančních prostředků z fondů EU a Fondu životního prostředí Jihomoravského kraje vybudovat několik zařízení: nové sběrné dvory byly vybudovány pro obce Němčičky, Pavlice (Svazek obcí při formanské cestě), Město Veselí nad Moravou, Hovrany, Bošovice, Podolí, Město Rájec-Jestřebí a dotřídňovací linky byly realizovány pro město Hodonín (provozovatel TESPRA Hodonín, s.r.o., umístění k.ú. Hodonín) a v Těmicích (Dobrovolný svazek obcí Severovýchod, provozovatel EKOR, s.r.o, umístění k.ú. Těmice). V roce 2008 byla uvedena do provozu dotřídňovací linka ve Městě Znojmo (Město Znojmo, provozovatel .A.S.A. EKO Znojmo, s.r.o., umístění k.ú. Znojmo-město).

Nejvýznamnějším investičním záměrem v oblasti odpadového hospodářství let 2006 – 2007 byla výstavba centrální kompostárny v Brně s kapacitou cca 70000 tun/rok. Dále jsou budovány bioplynové stanice, které zpracovávají zejména statková hnojiva a biomasu. Z ostatních zařízení na využívání odpadů jsou nejvýznamnější spalovna SAKO v Brně, pro spalování nebezpečných odpadů spalovna EKOTERMEX, a.s. a Centrální kompostárna v Brně, dále dotřídňovací linky separovaně sbíraných komodit apod.

Ve spalovně komunálních odpadů SAKO v Brně-Židenicích probíhá do roku 2011 rekonstrukce. V průběhu rekonstrukce bude kapacita spalovny cca 80 tis. tun odpadů / rok. Po rekonstrukci dosáhne kapacita spalovny 224 tis. tun/rok.

Přehled zařízení pro nakládání s odpady na území Jihomoravského kraje obsahuje **kartogram č. 45** v grafické příloze. V dalším výhledu se počítá pouze s intenzifikací a rozšiřováním stávajících skládkových areálů, nikoliv s budováním dalších lokalit skládek.

Následující tabulka uvádí přehled skládek, které jsou nejdůležitějšími zařízeními na odstraňování odpadů v kraji, vzhledem k současnému převažujícímu způsobu nakládání s odpady.

Přehled hlavních zařízení pro nakládání s odpady v Jihomoravském kraji			
Oprávněná osoba / provozovatel		Obec	Katastrální území
Skládky			
.A.S.A. ES Únanov, s.r.o.	skládka S-NO, se sektorem S-OO3	Únanov	Únanov
.A.S.A. Žabčice, spol. s r.o.	skládka S-OO3, se sektorem S-OO1	Žabčice,	Žabčice
EKOR, s.r.o.	skládka S-OO3, se sektorem S-OO1	Těmice u Hodonína	Těmice u Hodonína
Fosfa akciová společnost	skládka S-NO	Břeclav	Poštorná
HANTÁLY a.s.	skládka S-NO	Velké Pavlovice	Velké Pavlovice
HANTÁLY a.s.	skládka S-OO3	Velké Pavlovice	Velké Pavlovice
HOUSS RECYCLING s.r.o. (S-IO)	skládka S-IO	Vysočany	Housko
Město Klobouky u Brna	skládka S-OO3, se sektorem S-OO1	Klobouky u Brna	Klobouky u Brna
Město Strážnice	skládka S-OO3	Strážnice	Strážnice
Obec Rešice	skládka S-IO	Rešice	Rešice
RESPONO, a.s.	skládka S-OO3	Kozlany	Kozlany u Vyškova
SATESO, s.r.o.	skládka S-NO	Šlapanice	Šlapanice u Brna
SITA CZ a.s. (S-IO)	skládka S-IO	Boskovice	Boskovice
Skládka Hraničky, spol. s r.o.	skládka S-OO3, se sektorem S-OO1	Mutěnice	Mutěnice
STAVOS Brno, a.s.	skládka S-OO3	Bratčice	Bratčice
VODÁRENSKÁ AKCIOVÁ SPOLEČNOST, a.s.	skládka S-OO2	Štítary	Štítary na Moravě
Spalovny			
E K O T E R M E X, a. s. – spalovna nebezpečných a průmyslových odpadů		Pustiměř	Pustiměř
Nemocnice Znojmo, příspěvková organizace – spalovna nebezpečných, zvláště nemocničních odpadů		Znojmo	Znojmo - město
Spalovna a komunální odpady Brno, akciová společnost; SAKO		Brno-Židenice, Jedovnická 2	Židenice 5
Využití odpadu jako paliva			
Českomoravský cement, a.s., nástupnická společnost, závod Mokrá, cementárna		Sivice	Sivice
Kompostárny			
.A.S.A., spol. s r.o. – na skládce S-OO3		Žabčice	Žabčice
AGRODRUŽSTVO JEVIŠOVICE		Citonice	Citonice
Agropodnik, a.s. – areál vepřína		Újezd u Černé Hory	Újezd u Černé Hory
BONAGRO, a.s. – středisko živočišné výroby		Prace	Prace
Centrální kompostárna Brno a.s. – areál bývalé skládky		Brno 20	Brněnské Ivanovice
EKOR, s.r.o.		Kyjov, Havlíčkova 270	Kyjov
Město Strážnice – areál skládky		Strážnice	Strážnice
RESPONO, a.s. – areál skládky		Kozlany	Kozlany
SETRA, spol. s r. o.		Brno 43	Chrlice
SETRA, spol. s r. o.		Vítonice	Vítonice u Znojma
SETRA, spol. s r. o.		Vlasatice	Vlasatice

Přehled hlavních zařízení pro nakládání s odpady v Jihomoravském kraji		
Oprávněná osoba / provozovatel	Obec	Katastrální území
SITA CZ a.s.	Boskovice – Svato-pluka Čecha	Boskovice

Vysvětlivky: Sklárky kategorií ostatní odpady (OO) nebo nebezpečné odpady (NO) jsou děleny na základě Vyhlášky č. 294/2005 Sb. a na základě technického zabezpečení na 3 skupiny: S-IO pro skupinu interních odpadů, S-OO pro odpady kategorie ostatní odpad (členěny na subkategorie S-OO1, S-OO2, S-OO3) a S-NO pro skupinu nebezpečných odpadů.

STARÉ EKOLOGICKÉ ZÁTĚŽE

Staré ekologické zátěže a kontaminovaná místa jsou i nadále řešena zejména na úseku znečištění bývalou průmyslovou výrobou. Na území JMK i nadále zůstává **nejvýznamnější lokalitou sanace v předpolí prameniště Bzenec**, kde se předpokládá ukončení sanačního zásahu ke konci roku 2009, následovat bude desetiletý postsanační monitoring. V roce 2006 si nechal Jihomoravský kraj zpracovat databázi starých ekologických zátěží a kontaminovaných míst na území kraje. V rámci této databáze byl stanoven seznam známých lokalit, které jsou evidovány v různých již existujících databázích starých ekologických zátěží a jejich cca 600. Již od roku 2003 Jihomoravský kraj zaznamenal velký nárůst rekultivovaných starých ekologických zátěží (zejména skládek), kde je snaha o technickou i biologickou rekultivaci v souladu s legislativou. Dalšími zátěžemi jsou průmyslové ekologické zátěže, které jsou řešeny v rámci zákona o vodách.

Možným zdrojem financování odstraňování starých ekologických zátěží a kontaminovaných míst v následujícím období budou finance z Evropské Unie, protože v operačním programu životního prostředí na plánovací období 2007 – 2013 je jako prioritní osa (oblast podpory) č. 4 stanoveno Zkvalitnění nakládání s odpady a odstraňování starých ekologických zátěží. V rámci této prioritní osy je možná podpora jak na odstranění starých ekologických zátěží pocházející z průmyslové výroby, tak rekultivace starých skládek.

V současné době není pro území Jihomoravského kraje ani celé republiky provedena komplexní inventarizace kontaminovaných míst a potenciálně kontaminovaných míst a nejsou známy kritéria pro stanovení významnosti znečištění a stanovení priorit.

V letech 2007-2010 společnost DHV CR, spol. s r.o. ve spolupráci s Masarykovou univerzitou Brno realizuje pro Ministerstvo životního prostředí projekt výzkumu a vývoje VaV - Zhodnocení struktury stávající databáze starých ekologických zátěží, definování kritérií pro hodnocení jejich vlivu na ŽP a pro stanovení priorit jejich odstraňování s důrazem na brownfields (SP/4h4/168/07). V rámci tohoto projektu je realizován tzv. pilotní projekt inventarizace kontaminovaných míst, který se uskuteční na vybraných územích Jihomoravského kraje v roce 2008.

Lokalizace starých ekologických zátěží a kontaminovaných míst **v kartogramu č. 46** v grafické příloze vychází ze seznamu starých ekologických zátěží (zpracované v rámci ÚAP pro jednotlivé ORP Jihomoravského kraje). Je zde uvedeno celkem cca 600 lokalit bez rozlišení závažnosti jejich vlivu na životní prostředí. Problematikou inventarizace a stanovení priorit pro sanace starých zátěží se zabývá centrálně Ministerstvo životního prostředí České republiky.

A.6.3 PŘEHLED LIMITŮ VYUŽITÍ ÚZEMÍ

V souladu s ustanovením §4 odst. 1, písm. a) vyhlášky jsou pro daný tématický okruh vymezeny limity využití území. Ty představují omezení změn v území z důvodů ochrany veřejných zájmů, vyplývajících z právních předpisů nebo stanovených na základě zvláštních právních předpisů nebo vyplývajících z vlastností území. Limity využití území jsou vybrány na základě výkladu k §26 stavebního zákona, odborných zkušeností projektanta a s ohledem na jejich charakter, závažnost a podrobnost v úrovni ÚAP kraje. Vybrané limity využití území jsou specifikovány v následující tabulce a graficky zobrazeny ve výkrese A. 2 Výkres limitů využití území.

Související právní předpisy:

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění
- Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách v platném znění
- Zákon č. 19/1997 Sb., o civilním letectví v platném znění
- Zákon č. 114/1995, o vnitrozemské plavbě v platném znění
- Zákon č. 254/2001 Sb. o vodách a o uměně některých zákonů (dále vodní zákon)
- Zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů v platném znění
- Zákon č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému (dále zákon IZS)
- Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech
- Vyhláška č. 137/1998 Sb., o obecných technických požadavcích na výstavbu
- Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 241/2002 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě v platném znění
- Vyhláška Mze č. 428/2001 Sb., kterou se provádí zákon č. 274/2001 Sb., o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů v platném znění
- Nařízení vlády č. 11/1999 Sb., ze dne 9. prosince 1998 o zóně havarijního plánování (dále ZHP)

Hlavní tématický okruh: VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA		
Poř.č.	Sledovaný jev	Vyjádření limitu
DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA		
1	Dálnice s ochranným pásmem	Nejvyšší kategorie pozemní komunikace (směrově rozdělená s mimoúrovňovými křižovatkami a kříženími) s omezeným přístupem, u které je nejvyšší povolená rychlost určena zvláštním předpisem. OP ohraničené svislými plochami vedenými ve výšce 50 m ve vzdálenosti 100 m od osy přilehlého jízdního pásu nebo od osy větve jejich křižovatek, pokud takto určené pásmo nezahrnovalo celou plochu odpočívky, tvoří hranici pásma silniční pozemek. V OP je přípustné provádět stavby v souladu se stavebním zákonem a terénní úpravy, jimiž by se úroveň terénu snížila nebo zvýšila vůči niveletě vozovky jen na základě souhlasu příslušného silničního správního úřadu.
2	Rychlostní silnice s ochranným pásmem	Pozemní komunikace pro dálkovou motorovou dopravu s omezeným přístupem, jejíž nejvyšší povolená rychlost je určena zvláštním předpisem. Stavebně technické parametry jsou obdobné jako u dálnice. OP shodné s OP dálnice.
3	Silnice I. třídy s ochranným pásmem	Pozemní komunikace pro dálkovou motorovou a nemotorovou dopravu s neomezeným přístupem.

Hlavní tématický okruh: VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA		
Poř.č.	Sledovaný jev	Vyjádření limitu
		OP ohraničené svislými plochami vedenými ve výšce 50 m ve vzdálenosti 50 m od osy vozovky, u směrově rozdělených silnic od osy přilehlého jízdního pásu.
4	Silnice II. třídy s ochranným pásmem	Pozemní komunikace pro mezioblastní motorovou a nemotorovou dopravu s neomezeným přístupem. OP ohraničené svislými plochami vedenými ve výšce 50 m ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky, u směrově rozdělených silnic od osy přilehlého jízdního pásu.
5	Silnice III. třídy s ochranným pásmem	Pozemní komunikace pro lokální mezisídelní motorovou a nemotorovou dopravu s neomezeným přístupem. OP ohraničené svislými plochami vedenými ve výšce 50 m ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky, u směrově rozdělených silnic od osy přilehlého jízdního pásu.
6	Železniční trať (dráha) celostátní a regionální s ochranným pásmem	OP tvoří prostor po obou stranách dráhy celostátní a regionální, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou ve vzdálenosti 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30m od hranic obvodu dráhy. Pro dráhy celostátní vybudované pro rychlost větší než 160 km/hod. ve vzdálenosti 100 m od osy krajní koleje 100 m. Omezení až zákazy využití území a omezení práv v obvodu a ochranném pásmu dráhy určí drážní správní úřad.
7	Letiště s ochrannými pásmy výškového omezení	Plocha, včetně souboru staveb a zařízení, trvale určená ke vzletům a přistávání letadel a k pohybu letadel s tím souvisejícím. Ochranná pásma letiště: OP vzletových a přistávacích drah, OP vzletových a přistávacích koridorů. V souladu se zákonem o civilním letectví je OP drah a koridorů vymezeno územím podle technického vybavení letiště. V OP drah a předpolí je nepřipustné zřizování staveb s výjimkou podzemních a staveb pro zajištění leteckého provozu. V OP prostoru nesmí překážka přesáhnout vymezenou rovinu v závislosti na vybavení letiště. Ke zřízení OP je nutný souhlas Úřadu pro civilní letectví.
8	Vodní cesta	Vodní toky a jiné vodní plochy, na kterých je možné provozovat plavbu – provozování plavidla na vodní cestě. Přípustná je plavba podle povahy povrchových vod pouze za podmínek uvedených ve vodním zákoně a vyhlášce č. 241/2002 Sb.
TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA		
9	Elektrické vedení 110 kV - 400kV s ochranným pásmem	Omezení činnosti v území ochranného pásma nadzemního a podzemního vedení omezují činnosti z hlediska využitelnosti území. Vymezení dáno zákonem č. 458/2000 Sb, §46 a §98 (nadzemní vedení 7 – 35 m od krajních vodičů, podzemní vedení 1 – 3m od povrchu vedení po obou stranách krajních kabelů)
10	Výrobní elektrárny s ochranným pásmem	Ochranné pásmo vymezeno zákonem č. 458/2000 Sb, §46 (svislými rovinami ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení nebo vnější líc obvodového zdiva elektrické stanice)
11	Rozvodna a transformovna	Ochranné pásmo vymezeno zákonem č. 458/2000 Sb, §46 (u venkovních elektrických stanic s napětím nad 52 kV svislými rovinami ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení nebo vnější

Hlavní tématický okruh: VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA		
Poř.č.	Sledovaný jev	Vyjádření limitu
		líc obvodového zdíva elektrické stanice)
12	Plynovod VVTL, VTL s ochrannými pásmy	Omezení činnosti v území ochranného pásma plynárenských sítí a zařízení s ohledem na spolehlivost a bezpečnost provozu. Vymezení dáno zákonem č. 458/2000 Sb, §68 (u VVTL a VTL – 4 m na obě strany od půdorysu). Ve zvláštních případech, v blízkosti těžebních objektů a vodních děl může ministerstvo stanovit rozsah OP až na 200m
13	Ropovod a produktovod (dálkovod) s ochranným a zabezpečovacím pásmem	Omezení činnosti v území ochranného pásma, které je z hlediska využitelnosti určeno k zabezpečení plynulého provozu dálkovodu. OP vymezené svislými plochami vedenými ve vodorovné vzdálenosti 300m po obou stranách od osy potrubí. v OP je zakázáno: - zřizovat zvlášť důležité objekty, jakož i vtažné jámy průzkumných a těžebních podniků a odvaly hlusiny, - do vzdálenosti 200m od osy zřizovat mosty a vodní díla po směru toku vody, je-li potrubí přes řeku, - do vzdálenosti 150 m provádět souvislé zastavění měst a sídlišť a budovat ostatní důležité objekty a žel. tratě podél trasy, - do vzdálenosti 100 m budovat jakékoliv objekty a souvislé zastavění sídel. Zabezpečovací pásmo (ZP) – omezení činnosti z hlediska využitelnosti území v zabezpečovacím pásmu, které je určeno k ochraně dálkovodu před mechanickým nebo jinými poškozeními.
14	Podzemní zásobník plynu s ochranným pásmem	Objekt související s přenosem a distribucí plynu. Přípustné je využití výhradně pro technická a technologická zařízení, která jsou součástí objektu, výjimky povoluje příslušný správce.
15	Zóna havarijního plánování	Nařízení ZHP, byla stanovena zóna havarijního plánování v okolí elektrárny Dukovany (kraj Vysočina) v okruhu s poloměrem 20 km (zasahuje do JMK). V této zóně jsou plánovaná a připravovaná opatření, která by se realizovala v případě mimořádné události na EDU s únikem radionuklidů do životního prostředí. Nezastupitelné místo při realizaci těchto opatření vedoucích k ochraně obyvatel mají mimo jiné i orgány samosprávy v daném území. Zákon IZS v § 10 odst. 3 stanovuje: "Pokud zóna havarijního plánování zasahuje území více než jednoho správního obvodu obce s rozšířenou působností vlastního kraje nebo zasahuje na území kraje z území jiného kraje, zpracovává krajský úřad ve spolupráci s dotčenými obecními úřady obcí s rozšířenou působností plán k provádění záchranných a likvidačních prací v okolí zdroje nebezpečí. V případě, že zóna havarijního plánování zasahuje území více krajů, zabezpečuje koordinaci zpracování vnějšího havarijního plánu a společné řešení mimořádné události krajský úřad, na jehož území se zdroj nebezpečí nachází.
16	Radioreleová trasa	Přímočará vzdušná linie pro přenos signálu mezi místy jeho přenosu. Funkčnost radioreleového spoje předpokládá trasu bez překážek. V trase přenosu signálu mezi místy jeho přenosu nelze umisťovat stavby a zařízení, která by tvořila překážky.

Hlavní tématický okruh: VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA		
Poř.č.	Sledovaný jev	Vyjádření limitu
17	Vodovodní řad (dálkové a přírodní)	Vodovodní řad nadmístního významu (dálkové a přírodní) přivádějící vodu od zdroje do místních systémů včetně zařízení zajišťujících provoz, které jsou součástí tohoto řadu. V trase řadu a jeho OP, nebo prostoru zařízení zajišťujících provoz, je nepřipustné umisťovat stavby, které bezprostředně nesouvisí s funkcí vodovodního řadu. Přípustné je křížit trasu jinými územně technickými objekty podle rozhodnutí vodoprávního orgánu.
18	Kanalizační řad (hlavní)	Hlavní kanalizační řad odvádí vodu z jednoho nebo více povodí. V trase řadu a jeho OP, nebo prostoru zařízení zajišťujících provoz je nepřipustné umisťovat stavby, které bezpotřebně nesouvisí s funkcí kanalizačního řadu. Přípustné je křížit trasu jinými územně technickými objekty podle rozhodnutí vodoprávního úřadu.
19	Skládka	Zařízení a prostory pro nakládání s odpady musí být umístěny v souladu s požadavky na ochranu zdraví lidí a na ochranu životního prostředí. Vzdálenost skládek od trvale obydlených objektů, nemocnic, objektů občanské vybavenosti a rekreačních objektů se doporučuje nejméně 500 m. Je třeba individuální posouzení. OP může vyhlásit příslušný stavební úřad.
20	Spalovna	Pokud není stanoveno jinak, lze s odpady podle zákona o odpadech nakládat pouze v zařízeních, která jsou k nakládání s odpady podle tohoto zákona určena. Při nakládání s odpady nesmí být ohroženo lidské zdraví ani ohrožováno nebo poškožováno životní prostředí a nesmějí být překročeny limity znečišťování stanovené zvláštními právními předpisy zákona o odpadech. Zařízení k využívání, odstraňování, sběru nebo výkupu odpadů lze provozovat pouze na základě rozhodnutí orgánu kraje, vydaného v přenesené působnosti, kterým je udělen souhlas k provozování tohoto zařízení a s jeho provozním řádem. OP může vyhlásit příslušný stavební úřad.
21	Kompostárna	Zařízení a prostory pro nakládání s odpady musí být umístěny v souladu s požadavky na ochranu zdraví lidí a na ochranu životního prostředí. OP může vyhlásit příslušný stavební úřad.

A.6.4. ZÁMĚRY NA PROVEDENÍ ZMĚN V ÚZEMÍ

A.6.4.1 ZÁMĚRY PŘEVZATÉ BEZ VĚCNÉ ZMĚNY VE SMYSLU § 187 Odst. 2 ZÁKONA č. 183/2006 V PLATNÉM ZNĚNÍ

Dopravní infrastruktura

Na základě pokynů pořizovatele je ve smyslu § 187 odst. 2 stavebního zákona převzata závazná část ÚP VÚC Břeclavska, schválená Jihomoravským krajem dne 9.11.2006 (zpracovatel Urbanismus Architektura Design Studio, s.r.o.) pro dopravní infrastrukturu bez věcné změny.

Veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury, převzaté dle § 187 odst. 2 stavebního zákona (SZ) bez věcné změny, jsou vymezeny koridory následujících šířek:

- Dálnice a rychlostní silnice – 300m, silnice I. třídy – 150 m; u staveb ve stabilizovaném území s existencí dokumentací pro územní rozhodnutí nebo dokumentací pro stavební povolení
- Dálnice a silnice rychlostního typu – 600m, silnice I. třídy – 400 m; u staveb, kde je k dispozici pouze vyhledávací nebo technická studie
- MÚK – kružnice o poloměru 300 m
- Silnice II. třídy – 50 m; u staveb s existencí technické dokumentace
- Silnice II. třídy – 100 m; u staveb s existencí studie

Záměry převzaté ze schváleného ÚP VÚC Břeclavska dle §187 odst. 2 SZ v platném znění			
Označení záměru	Označení VPS ve zdroj. ÚPD	Název stavby, charakteristika	Katastrální území dotčená stavbou
DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ STAVBY			
A1-S	A1	R55 MÚK Hrušky	Hrušky
A2-S	A2	R55 MÚK Moravská Nová Ves	Moravská Nová Ves
A3-S	A3	R55 Břeclav – Hodonín, rekonstrukce a rozšíření trasy	Břeclav, Hrušky, Moravská Nová Ves
A4-S	A4	R52 Pohořelice – Nová Ves, nová stopa	Pohořelice nad Jihlavou, Nová Ves
A5-S	A5	R52 Nová Ves – státní hranice, nová stopa včetně doprovodných komunikací pro přímou obsluhu území	Nová Ves, Pasohlávky, Mušov, Horní Věstonice, Perná, Bavorský, Mikulov
A6-S	A6	R52 MÚK Perná	Perná
A7-S	A7	I/40 Mikulov – Sedlec, přeložka	Mikulov, Sedlec
A8-S	A8	I/40 Sedlec – Valtice, přeložka	Sedlec, Valtice
A9-S	A9	I/40 Valtice – Břeclav, přeložka	Valtice, Charvatská Nová Ves, Poštorná
A10-S	A10	I/55 Břeclav, obchvat	Břeclav, Poštorná, Kostice
A11-S	A11	II/422 Podivín, obchvat	Podivín
A12-S	A12	II/422 Lednice, průtah	Lednice na Moravě
A13-S	A13	I/53 Pohořelice – Znojmo, homogenizace trasy	Pohořelice nad Jihlavou

Technická infrastruktura

Veřejně prospěšné stavby technické infrastruktury převzaté dle § 187 odst. 2 stavebního zákona bez věcné změny, jsou vymezeny koridory následujících šířek:

- Liniové stavby pro zásobování elektrickou energií – 50 m

- Liniové stavby pro zásobování plynem – 60 m
- Liniové stavby pro zásobování pitnou vodou – 50 m
- Liniové stavby pro odkanalizování – 50 m

Záměry převzaté ze schváleného ÚP VÚC Břeclavska dle §187 odst. 2 SZ v platném znění			
Označení zákresu	Označení VPS ve zdroj. ÚPD	Název stavby, charakteristika	Katastrální území dotčené stavbou
ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ			
Transformační stanice 110/22 kV včetně napojení na síť 110 kV			
E1-S	E1	Pohořelice + napojení novým vedením na síť 110 kV	Pohořelice nad Jihlavou
E2-S	E2	Břeclav-Poštorná + napojení novým vedením na síť 110 kV	Poštorná
Vedení 110 kV (2x110kV)			
E3-S	E3	Rohatec-Břeclav – vazba na PS/VVN (400/110 kV) Rohatec	Moravská Nová Ves, Týnec, Hrušky, Tvrdonice, Kostice, Břeclav
ZÁSOBOVÁNÍ PLYNEM			
Vedení VVTL plynovodu			
P1-S	P1	VVTL plynovod DN 700, Dolní Dunajovice – KS 8 Břeclav (<i>mimo vedení na k.ú. Valtice a Úvaly</i>)	Perná, Bavory, Mikulov, Sedlec, Poštorná, Břeclav, Kostice, Tvrdonice
ZÁSOBOVÁNÍ PITNOU VODOU			
Hlavní vodovodní řady			
V1-S	V1	Skupinový vodovod Mikulov	Březí, Mikulov
ODKANALIZOVÁNÍ			
Hlavní kanalizační řady			
K4-S	K4	Kmenové stoky kanalizační soustavy	Mušov, Horní Věstonice, Dolní Věstonice
K5-S	K5	Kmenové stoky kanalizační soustavy	Pouzďřany, Strachotín

A.6.4.2 ZJIŠTĚNÉ ZÁMĚRY NA PROVEDENÍ ZMĚN V ÚZEMÍ

Dopravní infrastruktura

Záměry promítnuté do ÚAP JMK z aktualizovaných a prověřených záměrů, sledovaných v následujících podkladech a dokumentacích, případně strategiích příslušných resortů.

Dálnice, rychlostní silnice a ostatní a silnice I. třídy:

- Záměry sledované ŘSD ČR Praha a závodem Brno (ŘSD), stav k r. 01/2009
- ÚPG Jihomoravského kraje (ÚPG)
- Generel dopravy Jihomoravského kraje (GD)
- Průzkumy a rozborů ZÚR Jihomoravského kraje (P+R ZÚR)
- oborové studie (studie)

Krajské silnice II. třídy:

- Generel krajských silnic Jihomoravského kraje; Souhrn návrhů generelu krajských silnic“ a jeho aktualizace (schválen Usnesením Rady Jihomoravského kraje v prosinci 2006 a přeschválen v říjnu 2008) - rozhodující pro záměry na silniční síti nadmístního významu- krajské tahy
- ÚAP obcí s rozšířenou působností (ÚAP ORP)

- ÚP VÚC Břeclavsko (ÚP VÚC)

Železnice:

- ÚPG Jihomoravského kraje (ÚPG)
- Generel dopravy Jihomoravského kraje (GD)
- Záměry MD ČR a SŽDC (MD)

Vodní cesty:

- ÚPG Jihomoravského kraje (ÚPG)

Zjištěné záměry veřejné dopravní infrastruktury na území Jihomoravského kraje				
Označení zákresu v ÚAP	Původní označ. v ÚPG	Název stavby, charakteristika	Závaznost dle ÚPG (Z-závazné S-směrné)	Zdroj
DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ STAVBY				
Dálnice a silnice republikového významu				
1-DS		D1 (Mirošov) – Kývalka, rozšíření	-	ŘSD
2-DS	311, 217	D1 Kývalka – Holubice, rozšíření, včetně MÚK Brno, Černovická terasa a MÚK Tvarožná	Z	ÚPG
3-DS		D2 MÚK Velké Pavlovice (II/421)	S - územní rezerva	ÚP VÚC Břeclavska
4-DS		D2 MÚK Velké Němčice (II/381)	S - územní rezerva	ÚP VÚC Břeclavska
5-DS-A	301	R43 Troubsko – Kuřim, varianta „Bystrcká“, nová trasa	varianta	ÚPG
5-DS-B	341	R43 Boskovická brázda, varianta „Boskovická“, nová trasa	varianta	ÚPG
6-DS-A	101	R43 Kuřim – Černá Hora, varianta západní, nová trasa	Z	PD, ÚPG
6-DS-B		R43 Kuřim – Černá Hora, varianta východní, nová trasa	alternativa	EIA-PD
6-DS-C		R43 Kuřim – Černá Hora, varianta „Lipůvka“, nová trasa	alternativa	EIA-PD
7-DS-A	102	R43 Černá Hora – Sebranice, nová trasa	Z	PD, ÚPG
7-DS-B		R43 Černá Hora – (Sebranice) Olešnice, varianta „Olešnická (Svitavy)“	alternativa	diplomová práce
8-DS-A	110	R43 Sebranice – Linhartice, nová trasa	Z	PD, ÚPG
8-DS-B		R43 Sebranice – (Linhartice) Březinka, varianta „Letovická“ (Svitavy)	alternativa	diplomová práce
9-DS-A	313, 338	R52 / R43 Jihozápadní tangenta, varianta Modřická, nová trasa	Z	studie, ÚPG
9-DS-B		R52 / R43 Jihozápadní tangenta, varianta Želešická, nová trasa	alternativa	studie
9-DS-C		R52/R43 Jihozápadní tangenta, varianta "Videňská"	alternativa	studie
10-DS	501, 502	R55 Moravský Písek – Bzenec, přívoz, nová trasa	Z	ÚPG, ŘSD
11-DS-A	503	R55 Bzenec, přívoz – Rohatec, nová trasa	oficiální koridor	ÚPG, ŘSD
11-DS-B		R55 Bzenec, přívoz – Rohatec, alternativní trasa	alternativa	studie
12-DS		R55 Rohatec – Hodonín – po hranice okresu Hodonín, nová trasa	Z	ŘSD
13-DS-A	339	Jihovýchodní tangenta; Modřice (JZT) – Holubice, nová trasa	Z	ÚPG
13-DS-B		Jihovýchodní tangenta; Želešice (JZT) – Holubice, nová trasa		
14-DS		Syrovice – Blučina, silniční propojení R52 – D2 včetně přestavby MÚK Blučina	alternativa	studie, 1997
15-DS	115	I/19 Hodonín u Kunštátu (hranice JMK) – napojení na R43, homogenizace včetně ochvatů	Z	ŘSD, ÚPG
16-DS-A	343	Kuřim severní obchvat, nová trasa včetně MÚK	Z	ÚPG
16-DS-B		Kuřim, jižní obchvat	alternativa	studie

Zjištěné záměry veřejné dopravní infrastruktury na území Jihomoravského kraje				
Označení zákre v ÚAP	Původní označ. v ÚPG	Název stavby, charakteristika	Závaznost dle ÚPG (Z-závazné S-směrné)	Zdroj
17-DS	318	I/23 Vysoké Popovice, obchvat	Z	ÚPG, ŘSD
18-DS-A	302	I/23 Rosice, severní obchvat	Z	ÚPG, ŘSD
18-DS-B		I/23 Rosice, jižní obchvat		studie
19-DS-A	303	I/23 Zastávka - Zakřany, přeložka	Z	ÚPG
19-DS-B		I/23 Zastávka – Zakřany, přeložka odtažená	alternativa	studie
20-DS	708, 710	I/38 Pavlice, obchvat	Z	ÚPG, ŘSD
21-DS	711	I/38 Vranovská Ves – Olbramkostel, přeložka	Z	ÚPG, ŘSD
22-DS	711	I/38 Žerůtky, obchvat – po křižovatku s II/408	Z	ÚPG, ŘSD
23-DS	703	I/38 Znojmo, obchvat I., II. stavba	Z	ÚPG, ŘSD
24-DS	705, 702	I/38 Znojmo, obchvat III. stavba – Hatě, nová trasa	Z	ÚPG, ŘSD
25-DS		I/38 Hatě, hraniční přechod		ŘSD
26-DS	214	I/41 Bratislavská radiála	Z	ÚPG, ŘSD
27-DS		I/42 Brno – VMO, dostavba	Z	ÚPG, ŘSD
28-DS-A		I/43 Česká – Kuřim (po napojení na severní obchvat Kuřimi) – var. A	varianta	ŘSD
28-DS-B		I/43 Česká – Kuřim (po napojení na jižní obchvat Kuřimi) – var. B	varianta	studie
29-DS	103	I/43 Krhov – Voděrady	S	ÚPG, ŘSD,
30-DS	106	I/43 Sebranice – Svitávka (Zboněk), přeložka	Z	ÚPG, ŘSD
31-DS	104	I/43 Lažany, obchvat	S	ÚPG
32-DS	107, 108	I/43 Letovice – Rozhraní	S	ÚPG, ŘSD,
33-DS	105	I/43 Lipůvka, obchvat	S	ÚPG
34-DS	109	I/43 Závist – Černá Hora, přeložka	S	ÚPG
35-DS	602	I/50 Bučovice, přeložka	Z	ÚPG, ŘSD,
36-DS-A	614, 615	I/50 Brankovice, Kožušice, var. severní obchvat	varianta	ÚPG, ŘSD
36-DS-B		I/50 Brankovice, Kožušice, var. jižní obchvat	varianta	studie
37-DS	505	I/51 Hodonín, obchvat	Z	ÚPG, ŘSD,
38-DS	709	I/53 Pohořelice, jih – Znojmo, homogenizace stávající trasy včetně obchvatu Lechovic		ÚPG, ŘSD
39-DS	507	I/54 Bzenec, obchvat	Z	ÚPG
40-DS	513	I/54 Kyjov, jižní obchvat	Z	ÚPG
41-DS	514	I/54 Kyjov – Vlkoš – Vracov, obchvaty	Z	ÚPG
42-DS	515	I/55 Vnorovy – Veselí nad Moravou, obchvat	var. ke stávající	ÚPG
43-DS	510	I/55 Sudoměřice – Petrov, obchvat	Z	ÚPG
44-DS	523	I/55 Strážnice, severozápadní obchvat	Z	ÚPG
45-DS	511	I/71 Uherský Ostroh – státní hranice, rekonstrukce	Z	ÚPG
46-DS-A		I/55 kapacitní spojení D2 – hranice ČR/Rakousko var. severovýchodní	alternativa	studie
46-DS-B		I/55 kapacitní spojení D2 – hranice ČR/Rakousko var. jihovýchodní	alternativa	studie
Silnice nadmístního významu (krajské tahy) - závazné				
1-K	Z-03 (K19)	II/431 Bučovice, jižní přeložka	Z	GKS
2-K	Z-05 (K28)	II/152 Želešnice, obchvat – Modřice, přeložka – Chrlice, nové prodloužení (vazba na JZ tangentu)	Z	GKS
3-K	Z-06 (K29)	II/385 Hradčany – Čebín, obchvat	Z	GKS
4-K	Z-07 (K26)	II/602 Bosonohy, obchvat	Z	GKS
5-K	Z-08 (K34)	II/416 Unkovice – Hrušovany u Brna – Blučina, přeložka	Z	
6-K	Z-09 (K36)	II/417 Brno, Slatina – Šlapanice, západ – Prace, nová trasa	Z	GKS
7-K	Z-11 (K11)	II/425 Modřice – Rajhrad, nové prodloužení	Z	GKS
8-K	Z02 (X2)	II/379 Ráječko – Boskovice, přeložka	Z	GKS
9-K	Z-01(XI)	II/380 Tuřany, obchvat	Z	GKS, ÚAP ORP
Silnice nadmístního významu (krajské tahy) - směrné				
1-KS	S-01 (K01)	II/408 Onšov - Lesná	S	GSK

Zjištěné záměry veřejné dopravní infrastruktury na území Jihomoravského kraje				
Označení zákre v ÚAP	Původní označ. v ÚPG	Název stavby, charakteristika	Závaznost dle ÚPG (Z-závazné S-směrné)	Zdroj
2-KS	S-02 (K03)	II/408 Hodonice	S	GSK
3-KS		II/414 Hrušovany, jihovýchod	S	GSK
4-KS		II/414 Drnholec – Novosedly – Mikulov, přeložka s obchvaty Novosedel, Dobrého Pole a Břeží	S	GSK, ÚP VÚC, ÚAP ORP
5-KS	S-03 (K04)	II/415 Hrušovany nad Jevišovkou	S	GKS
6-KS	S-04 (K05)	II/413 Moravský Krumlov	S	GKS
7-KS	S-05 (K06)	II/400 Miroslav, přeložka	S	GKS
8-KS	S-06 (K10)	II/419 Násedlovice – Uhřice, obchvat	S	GKS
9-KS	S-07 (K14)	II/431, II/422 Svatobořice - Místřín	S	GKS
10-KS		II/432 Kyjov, západní obchvat	S	GKS
11-KS	S-08 (K16)	II/426 (II/55) Strážnice, obchvat	S	GKS
12-KS	S-09 (K19)	II/431 Ždánice, přeložka	S	GKS
13-KS		II/431 Bučovice, západ	S	GKS
14-KS		II/431 Manerov, přeložka	S	GKS
15-KS	S-11 (K21)	II/376 Bořítov (vazba na R43)	S	GKS
16-KS		II/376 Zbraslavce – Kunštát, přeložka		ÚAP ORP
17-KS	S-12 (K23)	II/374 Knínice u Boskovic	S	GKS
18-KS	S-13 (K25)	II/152 Ivančice	S	GKS
19-KS		II/394 Ivančice, Neslovice, Tetčice, Rosice	S	GKS
20-KS	S-14 (K27)	II/152 Moravské Bránice, přeložka	S	GKS
21-KS	S-15 (K28)	II/152 Ořechov - Hajany	S	GKS
22-KS	S-16 (K29)	II/387 Štěpánovice	S	GSK
23-KS		II/387 Borač	S	GKS
24-KS	S-17 (K33)	II/379 Nelepeč-Žernůvka	S	GKS
25-KS		II/379 Deblín	S	GKS
26-KS	S-18 (K34)	II/416 Újezd u Brna, obchvat	S	GKS
27-KS		II/416 Hostěrádky-Rešov, přeložka	S	GKS
28-KS		II/416 Křenovice, obchvat	S	GKS
29-KS	S-19 (K35)	II/430 Vyškov, obchvat (západ – sever)	S	GKS
30-KS	X02	II/379 Svinošice - Kuřim	S	GKS, ÚAP ORP
31-KS	-	Silniční propojení Moutnice (II/380) - Blučina (D2)		ÚAP ORP
ZELEZNIČNÍ STAVBY				
1-Z		Tratě 340, 300 Brno – Vyškov - (Přerov); „Nová pře- rovská trať“ (připravovaná stavba Blažovice - Ne- zamyslice)		studie (DÚR)
2-Z	806	Propojení tratí 300 a 340 Zbýšov – Slavkov; „Kře- novická spojka“		ÚPG, MD, UV
3-Z		Trať 300 Brno – Sokolnice, zdvojkolejnění		MD
4-Z	811	Propojení tratí 260 a 262 Doubravice – Lhota Rapo- tin; „Boskovická spojka“		ÚPG, MD, UV
5-Z	807, 808	Brno, severojižní kolejový diametr, včetně úpravy navazujícího úseku tratě č. 250		ÚPG, GD
6-Z		Trať č. 240 Brno – Rapotice elektrizace včetně zdvojkolejnění Střelice – Zastávka u Brna		DÚR
7-Z		Hrušovany u Brna – Židlochovice, obnova tratě		
8-Z		Trať č. 254 Šakvice – Hustopeče, elektrizace		
9-Z	802	Vysokorychlostní trať (Praha – Havlíčkův Brod) - Brno; jižní obchvat Brna		ÚPG
10-Z	803	Vysokorychlostní trať Brno – Břeclav – (Wien)		ÚPG
11-Z		Vysokorychlostní trať Břeclav – (Bratislava)		
12-Z	804	Vysokorychlostní trať Brno – (Přerov – Ostrava)		ÚPG
STAVBY PRO VODNÍ DOPRAVU				
1-VD		Vodní cesta Otrokovice - Rohatec („Baťův kanál“); prodloužení plavebního kanálu v úseku Rohatec - Hodonín	Z	UV, ŘVC

Zjištěné záměry veřejné dopravní infrastruktury na území Jihomoravského kraje				
Označení záměru v ÚAP	Původní označ. v ÚPG	Název stavby, charakteristika	Závaznost dle ÚPG (Z-závazné S-směrné)	Zdroj
2-VD-A	902	Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; varianta říčního napojení přístavu Břeclav	S	ÚPG
2-VD-B	902	Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; varianta plavebního kanálu včetně napojení přístavu Břeclav	S	ÚPG
PLOCHY KOMBINOVANÉ DOPRAVY A LOGISTIKY				
1-L	809	Logistické centrum Břeclav	S	ÚPG
2-L		Logistické centrum Brno	S	ÚPG

Technická infrastruktura

Zjištěné záměry technické infrastruktury na území Jihomoravského kraje				
Označení záměru v ÚAP	Původní označ. v ÚPG	Název stavby, charakteristika	Závaznost dle ÚPG (Z-závazné S-směrné)	Zdroj
ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ				
Transformační stanice 110/22 kV včetně napojení na síť 110 kV				
1-E	E1	Letovice + napojení novým vedením na síť 110 kV	Z	ÚPG
2-E	E2	Rosice + napojení novým vedením na síť 110 kV	Z	ÚPG
3-E	E3	Dolní Kounice + napojení novým vedením na síť 110 kV	Z	ÚPG
4-E-A	E5	Znojmo-město + napojení novým vedením na síť 110 kV (R110 kV Znojmo); varianta 1	varianta	ÚPG
4-E-B		Znojmo-město + napojení novým vedením na síť 110 kV; varianta 2 (aktuální)	aktuální varianta	ÚPG, správce sítí
5-E	E6	Chvalovice + napojení novým vedením na síť 110 kV	Z	ÚPG
6-E	E7	Hostěradice + napojení novým vedením na síť 110 kV	Z	ÚPG
7-E	E8	Rozstání + napojení novým vedením na síť 110 kV	Z	ÚPG
8-E	E9	Moravský Krumlov + napojení novým vedením na síť 110 kV	Z	ÚPG
9-E	E10	Miroslav + napojení novým vedením na síť 110 kV	Z	ÚPG
10-E	E11	Čejč + napojení novým vedením na síť 110 kV	Z	ÚPG
11-E	E14	Olbramokostel + napojení novým vedením na síť 110 kV	Z	ÚPG
12-E	E15	Brno – Jižní centrum (Opuštěná); Brno + VVN 2 x 110 kV, (smyčka z E53 do TR Opuštěná)	Z	ÚPG, správce sítí
13-E	E17	Brno – R 110 kV Příkop + kabel E52 + kabel E53		správce sítí
14-E	E18	Brno – R 110 kV Klusáčkova	Z	ÚPG
Transformační stanice PS/VVN - 400/110 kV				
15-E	E19	Rohatec – 1. etapa	Z	ÚPG
16-E	E20	Brno – západ	Z	ÚPG
17-E		TR Brno, Moravany		správce sítí
18-E		TR Šlapanice + nový přívod vedením 110 KV z V537/538		správce sítí
Vedení 110 kV (2 x 110 kV)				
19-E	E21	Konice – Velké Opatovice	Z	ÚPG
20-E	E22	Bučovice – Nesovice ČD + nové napájecí TT 110	Z	ÚPG

Zjištěné záměry technické infrastruktury na území Jihomoravského kraje				
Označení zákresu v ÚAP	Původní označ. v ÚPG	Název stavby, charakteristika	Závaznost dle ÚPG (Z-závazné S-směrné)	Zdroj
		kV Nesovice		
21-E	E23	Rohatec-Veselí nad Moravou – vazba na PS/VVN (400/110 kV) Rohatec	Z	ÚPG
22-E	E24	Rohatec-Čejč – vazba na PS/VVN (400/110 kV) Rohatec	Z	ÚPG
23-E	E25	Rohatec – Břeclav – vazba na PS/VVN (400/110 kV) Rohatec	Z	ÚPG
24-E	E26	Veselí nad Moravou – Věsky – Uherské Hradiště; vazba na PS/VVN (400/110 kV) Rohatec	Z	ÚPG
25-E		Sokolnice – Bučovice – Vyškov, rekonstrukce stávajícího vedení v trase		správce sítí
Vedení VVN 400 kV				
26-E	E27	Rohatec – Otrokovice a nasmyčkování vedení V424 do TR Rohatec	Z	ÚPG, PÚR ČR
ZÁSOBOVÁNÍ PLYNEM				
Vedení VTL plynovodu				
27-E	P1	Propojení VTL Višňové – Medlice	Z	ÚPG
28-E	P3	Propojení VTL Chvalkovice – Litenčice	Z	ÚPG
Vedení VVTL plynovodu				
29-E		VVTL plynovod DN 700, Dunajovice – Břeclav v úseku k.ú. Úvaly u Valtic a Valtice		RWE Transgas
30-E		VVTL plynovod DN 700 PN63 Kralice – Bezměrov; úsek (severně od Brna)		RWE Transgas, PÚR 2006
31-E		VVTL plynovod DN 700 Tvrdonice – Hrušky – Kyjov – hranice JM kraje		PÚR 2006
ZÁSOBOVÁNÍ TEPLEM				
32-E	H1	Koridor pro případné vedení horkovodu z jaderné elektrárny Dukovany	S	ÚPG
ROPOVOD				
33-E		Zdvojení ropovodu Družba Rohatec – Holíč-Klobouky, Klobouky – Rajhrad	Z	PÚR 2006
ZÁSOBOVÁNÍ PITNOU VODOU				
Hlavní vodovodní řady				
1-V	V1	Brněnský oblastní vodovod (BOV) napojení oblasti Oslavany, Ivančice (Čebín, Chudičce, Veverská Bítýška, Hvozdec, Říčany, Ostrovačice, Rosice)	Z	ÚPG
2-V	V2	BOV, propojení směr Moravany (Brno, Ostopovice, Nebovidy, Moravany)	Z	ÚPG
3-V	V4	BOV, propojení s oblastí Vyškov (Bohdalice-Pavlovice, Kučerov, Lysovice, Dražovice, Němčany)	Z	ÚPG
4-V	V6	Oblastní vodovod (OV) Hodonín (připojení obcí Šardice, Kyjov, Skoronice, Vlkoš)	Z	ÚPG
5-V	V9-V12	OV Hodonín, připojování dalších obcí (Vnorovy, Žaraviny, Hroznová Lhota, Tasov, Lipov, Velká nad Veličkou, Hrubá Vrbka, Kuželov)	Z	ÚPG
6-V	V19	Skupinový vodovod, Kunčina Ves, Štěchov, Lysice, Bořítov	Z	ÚPG
7-V	V25	Skupinový vodovod, Vyškov, Radslavice, Pustiměř, Drysice	Z	ÚPG
8-V	V26	Skupinový vodovod, Bohdalice-Pavlovice, Vážany, Moravské Málkovice, Medovice, Švábenice, Krkovi- ce	Z	ÚPG
9-V	V28	Skupinový vodovod, Mokrá-Horákov, Tvarožná, Ve-	Z	ÚPG

Zjištěné záměry technické infrastruktury na území Jihomoravského kraje				
Označení zákresu v ÚAP	Původní označ. v ÚPG	Název stavby, charakteristika	Závaznost dle ÚPG (Z-závazné S-směrné)	Zdroj
		latice, Podolí		
10-V	V33-34	Skupinový vodovod, Domašov, Javůrek, Zálesná Zhoř, Rudka	Z	ÚPG
11-V	V37	Skupinový vodovod, Trboušany, Dolní Kounice, Pravlov, Kupařovice	Z	ÚPG
12-V	V41	Skupinový vodovod, Želešice, Rajhrad, Vojkovice, Židlochovice	Z	ÚPG
13-V	V53-54	Skupinový vodovod, Velká nad Veličkou, Suchov, Javorník, Nová Lhota	Z	ÚPG
14-V	V57-58	Skupinový vodovod, Běhařovice, Křepice, Tavíkovi- ce, Újezd	Z	ÚPG
15-V	V70-71	Skupinový vodovod, Stálky, Podhradí n.D, Šafov, Starý Petřín, Podmyče, Lančov, Vranov nad Dyjí	Z	ÚPG
ODKANALIZOVÁNÍ				
Kmenové stoky kanalizační soustavy (KS)				
16-V		KS Tišnov, Železné, Drásov, Malhostovice, Březina, Hradčany, Heroltice, Vohančice	Z	PRVK, ÚPG
17-V		KS Rosice, Kratochvilka, Neslovice	Z	PRVK, ÚPG
18-V		KS Hrušky, Holubice, Křenovice	Z	PRVK, ÚPG
19-V		KS Kobylnice, Ponětovice, Jiříkovice, Šlapanice, Tvarožná, Mokrá, Horákov, Pozořice, Kovalovice, Viničné Šumice	Z	PRVK, ÚPG
20-V		KS Vyškov, Topolany, Křižanovice u Vyškova, Hoš- tice-Heroltice	Z	PRVK, ÚPG
21-V		KS Bučovice, Kojátky, Bohaté Málkovice, Mouřínov, Nevojice	Z	PRVK, ÚPG
22-V		KS Brankovice, Dobročkovice, Nemochovice, Ma- líňky, Kožušice	Z	PRVK, ÚPG
23-V		KS Němčany, Slavkov u Brna, Hodějice, Křižanovi- ce, Heršpice, Nížkovice	Z	PRVK, ÚPG
24-V		KS Kyjov, Bukovany, Sobůlky, Kostelec	Z	PRVK, ÚPG
25-V		KS Miroslav, Suchohrdly, Damnice, Dolenice, Jiřice u Miroslavi, Trnové Pole	Z	PRVK, ÚPG
26-V		KS Vedrovice, Kubšice, Šumice, Loděnice, Jezeřa- ny-Maršovice	Z	PRVK, ÚPG
27-V		KS Oslavany, Nová Ves, Ivančice	Z	PRVK, ÚPG
28-V		KS Znojmo, Olbramkostel, Žerůtky, Kravsko, Plen- kovice	Z	PRVK, ÚPG
29-V		KS Hostim, Prokopov, Blanné, Blížkovice, Ctidruži- ce, Grešlové Mýto, Pavlice	Z	PRVK, ÚPG