C. KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ

C.1 STANOVENÍ PRIORIT ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ JIHOMORAVSKÉHO KRAJE PRO ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE ÚZEMÍ

Priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území Jihomoravského kraje (dále jen Priority) jsou prioritními cíly územního plánování Jihomoravského kraje pro dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel.

(k bodům 1 – 17)

V souladu s charakterem území kraje a se strukturou jeho osídlení zpřesňují Priority v **bodech 1 až 17** obecné cíle a úkoly územního plánování podle stavebního zákona a republikové priority územního plánování podle PÚR ČR 2008.

Priority vyjadřují základní strategie pro usměrňování územně plánovací činnosti kraje a obcí kraje v konkrétních územních podmínkách Jihomoravského kraje, které jsou dále zpřesňovány ve věcně příslušných požadavcích na uspořádání a využití území a úkolech pro územní plánování nebo v jiných speciálních ustanoveních ZÚR JMK.

Implementace krajských priorit v ÚPD obcí a při rozhodování v území bude ovlivněna rozdílnými územními podmínkami v jednotlivých částech kraje. Zvlášť citlivé přístupy k příznivému vyvážení priorit je nutno volit v území ochrany přírody a krajiny, která však poskytují současně též atraktivní prostředí pro turistiku a rekreaci a mohou přinášet značný socioekonomický užitek.

C.2 ZPŘESNĚNÍ VYMEZENÍ ROZVOJOVÝCH OBLASTÍ A ROZVOJOVÝCH OS VYMEZENÝCH V PUR ČR 2008 A VYMEZENÍ OBLASTÍ SE ZVÝŠENÝMI POŽADAVKY NA ZMĚNY V ÚZEMÍ, KTERÉ SVÝM VÝZNAMEM PŘESAHUJÍ ÚZEMÍ VÍCE OBCÍ

ZÚR JMK zpřesňují vymezení rozvojové oblasti OB3 Brno a rozvojových os OS9, OS10 a OS11 vymezených na území Jihomoravského kraje v PÚR ČR 2008 a dále vymezují další rozvojové osy, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové osy). U rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v PÚR ČR 2008 je kladen důraz na vytváření územních podmínek pro umístění aktivit mezinárodního a republikového významu a rozvoje veřejné infrastruktury, u rozvojových os nadmístního významu jde o podporu a prověření územních nároků regionálního významu. Vymezením rozvojových oblastí a rozvojových os jsou signalizovány možné zvýšené požadavky na provedení změn v území, přičemž zachovány zůstávají platné limity ve využívání území. Konkrétní možnosti k provedení změn v území a jejich rozsah prověří podrobnější ÚPD.

(k bodům 18 – 25)

ZÚR JMK na území kraje v souladu s PÚR ČR 2008 zpřesňují vymezení rozvojové oblasti **OB3 Brno**, příslušného úseku rozvojové osy **OS9 Brno – Svitavy / Moravská Třebová** a příslušných úseků rozvojových os **OS10 (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava)** a **OS11 Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – hranice ČR / Rakousko**.

- **Rozvojová oblast OB3 Brno**: Zařazení oblasti do PÚR ČR 2008 je zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, vyznačující se velmi silnou koncentrací obyvatelstva a ekonomických činností, které mají z velké části i mezinárodní význam. Rozvojově podporujícím faktorem pro rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem. Sílící mezinárodní kooperační svazky napojují oblast zejména na prostor Vídně a Bratislavy. Oblast je v PÚR ČR 2008 vymezena územím obcí z ORP Brno, Blansko, Kuřim, Pohořelice, Rosice, Slavkov, Šlapanice, Tišnov, Vyškov a Židlochovice. Zpřesněné vymezení oblasti v ZÚR JMK vychází z vymezení suburbánního území města Brna podle ÚPG JMK z roku 2006 a z výsledků socioekonomických a environmentálních diferenciací území podle rozboru URÚ v ÚAP JMK z roku 2008.
- **Rozvojová osa OS9 Brno – Svitavy / Moravská Třebová**, územně související úsek. Zařazení osy do PÚR ČR 2008 je pro území Jihomoravského kraje zdůvodněno územím ovlivněným silnicí I/43 (součást sítě TEN-T), připravovanou rychlostní silnicí R43 a železniční tratí č. 260 Brno – Česká Třebová (I. tranzitní železniční koridor – součást sítě TEN-T) při spolupůsobení center osídlení Blansko a Boskovice. Osa je v PÚR ČR 2008 na území kraje vymezena obcemi mimo rozvojovou oblast OB3 s výraznou vazbou na uvedené významné dopravní cesty. Zpřesněné vymezení osy v ZÚR JMK zahrnuje území obcí podél silnice I/43 a budoucího koridoru rychlostní silnice R43 – varianta 1 „Německá“ Svitávka – Velké Opatovice – hranice kraje (– Linhartice), příp. varianta „Diplomová práce-východní“ Svitávka – Horní Smržice – hranice kraje (– Svitavy).

  Širší vymezení osy v severní části území JMK vyplývá z polohy vedení stávající silnice I/43, koridoru R43 v ZÚR JMK doporučované variantě „Německé“, a z předpokladu jejich pozitivních vlastních i spolupůsobících účinků na socioekonomickou stabilizaci a rozvoj dnes oslabeného okrajového území tzv. Malé Hané na rozhraní Jihomoravského a Pardubického kraje. S vymezením OS9 na území Pardubického kraje je vymezení OS9 na území Jihomoravského kraje koordinováno přímou návazností v severozápadním okraji osy (ve stopě silnice I/43).
- **Rozvojová osa OS10 (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava).** Zařazení osy do PÚR ČR 2008 je pro území Jihomoravského kraje zdůvodněno územím ovlivněným dálnicemi D1 v úseku hranice JMK / ZLK – Vyškov – Brno a D2 v úseku Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko, železniční tratí č. 250 v úseku Brno – Břeclav (I. tranzitní železniční koridor – součást sítě TEN-T) a spolupůsobením center Vyškov a Břeclav. Osa je v PÚR ČR 2008 na území kraje vymezena obcemi mimo rozvojovou oblast OB3 s výraznou vazbou na uvedené významné dopravní cesty. Zpřesněné vymezení osy v ZÚR JMK se opírá též o výsledky ÚPG JMK z roku 2006 a z rozboru URÚ v ÚAP JMK z roku 2008. Zpřesněné vymezení OS10 na území Jihomoravského kraje navazuje přímo na zpřesněné vymezení osy v ZÚR Olomouckého kraje.
- **Rozvojová osa OS11 Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – hranice ČR / Rakousko**. Zařazení osy do PÚR ČR 2008 je pro území Jihomoravského kraje zdůvodněno územím ovlivněným připravovanou rychlostní silnicí R55 v úseku Uherské Hradiště – Břeclav, železniční tratí č. 330 Přerov – Břeclav (II. tranzitní železniční koridor) a spolupůsobením center Veselí nad Moravou, Hodonín a Břeclav. Osa je v PÚR ČR 2008 na území kraje vymezena obcemi mimo rozvojovou osu OS10 s výraznou vazbou na uvedené významné dopravní cesty. Zpřesněné vymezení osy v ZÚR JMK se opírá též o výsledky ÚPG JMK z roku 2006 a z rozboru URÚ v ÚAP JMK z roku 2008. Zpřesněné vymezení OS11 na území Jihomoravského kraje navazuje přímo na zpřesněné vymezení osy v ZÚR Zlínského kraje.

*Poznámka: Rozvojová osa **OS5 Praha – (Kolín) – Jihlava – Brno** podle PÚR ČR 2008 není na území JMK vymezena z důvodu vymezení rozvojové oblasti OB3 Brno až po úsek při západní hranici JMK, který je východním okrajem vymezení OS5 na území kraje Vysočina.*

(k bodu 26)

Vzhledem k zahrnutí rozhodujícího podílu hlavních rozvojových pólů JMK do prostoru rozvojové oblasti OB3 Brno a do prostorů rozvojových os podle PÚR 2008 a rozvojových os nadmístního významu nevyvstala na území JMK potřeba územního vymezení rozvojových oblastí nadmístního významu.

(k bodům 27 – 35)

ZÚR JMK dále vymezují rozvojové osy nadmístního významu **N-OS1 Znojemská**, **N-OS2 Pohořelická**, **N-OS3 Vídeňská** a **N-OS4 Kyjovská**, které hlavní rozvojová území kraje doplňují. Rozvojové oblasti a rozvojové osy jsou na území kraje vymezeny územními obvody obcí, případně k.ú. obcí. Vymezení bylo provedeno na základě socioekonomických a environmentálních diferenciací území podle vyhodnocení udržitelného rozvoje území v ÚAP JMK a podle konkrétních znalostí stěžejních rozvojových vazeb v území kraje podchycených v ÚPG JMK a v ÚS aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí.

- **Rozvojová osa N-OS1 Znojemská**: Rozvojová osa nadmístního významu vymezena v ZÚR JMK z důvodu rozvojových potenciálů území podél koridoru dopravy republikového významu S8 Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (Wien) podle PÚR ČR 2008 (silnice I/38), z důvodů propojení osy na rozvojovou osu Dolního Rakouska (Wien –) Stockerau – Hollabrunn – Haugsdorf (budoucí kapacitní silnice S3 k realizaci v úseku Hollabrunn – Haugsdorf do roku 2018) a ze soustředění socioekonomických aktivit zvláště v prostoru centra osídlení Znojmo. Vymezením osy je sledována podpora socioekonomicky oslabených území Znojemska v jihozápadním okraji JMK tak, jak bylo podchyceno v ÚPG JMK i vyhodnoceno v ÚAP JMK. Osa je vymezena na území ORP Znojmo jako vnitrorepublikově nenavazující, bez přímého pokračování v ZÚR kraje Vysočina.
- **Rozvojová osa N-OS2 Pohořelická**: Rozvojová osa nadmístního významu vymezena v ZÚR JMK z důvodu možných rozvojových impulsů v území podél koridoru silnice I/53 Pohořelice – Znojmo jako významné dopravní spojnice Brno – Znojmo / západní část Dolního Rakouska. Osa je vymezena na území ORP Moravský Krumlov a Znojmo. Osa navazuje v prostoru Znojma na osu N-OS1 Znojemskou a v prostoru Pohořelic na osu N-OS3 Vídeňskou.
- **Rozvojová osa N-OS3 Vídeňská**: Rozvojová osa nadmístního významu vymezena v ZÚR JMK z důvodu rozvojových potenciálů území podél koridoru sledované kapacitní silnice R52 Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen / Rakousko podle PÚR ČR 2008 (součást sítě TEN-T), z důvodů propojení osy na rozvojovou osu Dolního Rakouska (Wien –) Mistelbach – Poysdorf (budoucí kapacitní silnice A5 k realizaci v úseku Mistelbach – Poysdorf do roku 2018) a ze soustředění socioekonomických aktivit zvláště v prostoru centra osídlení Mikulov. Osa je vymezena na území ORP Mikulov a Pohořelice. Osa navazuje v prostoru Ivaně a Nové Vsi u Pohořelic na OB3 Brno. Osa je v ZÚR JMK z důvodu svého rozvojového významu a přeshraniční účinnosti navržena k zařazení do kategorie osy republikového významu v následující aktualizaci PÚR ČR.
- **Rozvojová osa N-OS4 Kyjovská**: Rozvojová osa nadmístního významu je vymezena v ZÚR JMK z důvodu vyvolání možných rozvojových impulsů v území podél zahrnutého úseku silnice

I/50 Slavkov u Brna – Brankovice a vedení železničních tratí č. 340 Brno – Slavkov u Brna – Kyjov – Bzenec – Veselí nad Moravou. Osa je vymezena na území ORP Bučovice, Kyjov a Hodonín. Osa navazuje severně na OB3 Brno a jižně na OS11.

(k bodům 36– 37)

- Území **Brněnské aglomerace**: V ZÚR JMK se v souvislosti s vymezením rozvojové oblasti OB3 Brno ukázala potřeba vymezit též oblast Brněnské aglomerace jako území intenzivních aglomeračních vazeb a stanovit pro ně požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování (podklad: ÚS aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí, Atelier ERA, 2010). Náměty na požadavky na uspořádání a využití území a na úkoly pro územní plánování byly do ZÚR JMK převzaty z kapitoly 8.3 ÚS: Doporučení směřující do ZÚR JMK.

  Poznámka: Vymezení OB3 Brno a území Brněnské aglomerace se plně nekryjí. Území OB3 přesahuje území aglomerace zvláště na SZ a JZ, v menší míře na JV a při východním okraji vymezení, území aglomerace přesahuje OB3 v drobném rozsahu při severním, JZ, jižním a JV okraji vymezení. To je dáno rozdílným charakterem obou vymezených prostorů: strategicky pojímaná rozvojová oblast OB3 Brno podchycuje zvláště centra ORP zahrnutých do území rámcového vymezení OB3 podle PÚR ČR 2008, funkčně pojímané území Brněnské aglomerace je vymezeno zvláště dosahem přímých funkčních vazeb zahrnutých obcí k jádru aglomerace. Cíl budoucího stabilního vymezení OB3 Brno je tu porovnán s dynamikou aktuálního vymezení území aglomerace, které může v čase měnit velikost podle měnících se společenských podmínek.

C.3 ZPŘESNĚNÍ VYMEZENÍ SPECIFICKÝCH OBLASTÍ VYMEZENÝCH V PÚR ČR 2008 A VYMEZENÍ DALŠÍCH SPECIFICKÝCH OBLASTÍ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU

Specifické oblasti jsou území se specifickými hodnotami a specifickými problémy, v nichž se dlouhodobě projevují významné vzájemné rozdíly v územních podmínkách pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost obyvatel území. Cílem vymezení specifických oblastí je podpora územních podmínek, které povedou k odstranění nejnaléhavějších problémů snižujících vyváženost udržitelného rozvoje území. ZÚR na území kraje vymezují šest krajských specifických oblastí nadmístního významu **N-SOB1 Vranovsko**, **N-SOB2 Jevišovicko**, **N-SOB3 Střední Podyjí**, **N-SOB4 Hovoransko**, **N-SOB5 Horňácko** a **N-SOB6 Olešnicko**. Specifické oblasti jsou na území kraje vymezeny územními obvody obcí, případně k.ú. obcí. Vymezení bylo provedeno na základě socioekonomických a environmentálních diferenciací území podle rozboru URÚ v ÚAP JMK a podle konkrétních znalostí stěžejních rozvojových problematik v území kraje podchycených v ÚPG JMK (vymezení marginálních území).

(k bodům 38 – 50)

- **Specifická oblast N-SOB1 Vranovsko**: Specifická oblast nadmístního významu vymezena v ZÚR JMK z důvodu výrazného socioekonomického oslabení obcí v příhraničním jihozápadním cípu kraje v sousedství s Jihočeským krajem, krajem Vysočina a přiléhajícím územím Dolního Rakouska. Rozvoj oblasti může podnítit intenzivnější využití přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot v území pro cestovní ruch, rekreaci a turistiku a zlepšení dopravní dostupnosti sídel oblasti k silnici I/38, k centru ORP Znojmo a k dalším centrům osídlení na

sousedním území. Rozvoji oblasti může napomoci též sousedství s N-OS1 Znojemská. V ZÚR sousedních krajů Jihočeského a Vysočina nebyla v přiléhajícím území vymezena žádná specifická oblast.

- **Specifická oblast N-SOB2 Jevišovicko**: Specifická oblast nadmístního významu vymezena v ZÚR JMK z důvodu výrazného socioekonomického oslabení obcí v jihozápadním okraji kraje v sousedství s krajem Vysočina. Rozvoj oblasti může podnítit intenzivnější využití přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot v území pro cestovní ruch, rekreaci a turistiku a zlepšení dopravní dostupnosti sídel oblasti k silnicím I/38 a I/53, k centrům ORP Moravský Krumlov a Znojmo a k dalším centrům osídlení na území sousedního kraje Vysočina. Rozvoji oblasti může napomoci též sousedství s N-OS1 Znojemská a N-OS2 Pohořelická. V ZÚR JMK kraje Vysočina nebyla v přiléhajícím území vymezena žádná specifická oblast. Rozvoj území na styku se sousedním krajem Vysočina – k.ú Řešice a k.ú. Horní Dubňany musí být podřízen podmínkám zasahující stavební uzávěry EDU, vyhlášené tehdejším ONV v Třebíči ze dne 24.10.1984. Tato podmínka je podchycena v úkolech pro ÚP dotčené oblasti.
- **Specifická oblast N-SOB3 Střední Podyjí**: Specifická oblast nadmístního významu vymezena v ZÚR JMK z důvodu výrazného socioekonomického oslabení obcí v jižním okraji kraje v sousedství s územím Dolního Rakouska. Rozvoj oblasti může podnítit intenzivnější využití přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot v území pro cestovní ruch, rekreaci a turistiku a zlepšení dopravní dostupnosti sídel oblasti k silnicím I/53 a I/52 (R52), k centrům ORP Mikulov a Znojmo a k dalším centrům osídlení na sousedním území Dolního Rakouska. Rozvoji oblasti může napomoci též sousedství s N-OS1 Znojemská, N-OS2 Pohořelická a N-OS3 Vídeňská.
- **Specifická oblast N-SOB4 Hovoransko**: Specifická oblast nadmístního významu vymezena v ZÚR JMK z důvodu výrazného socioekonomického oslabení obcí v jihovýchodním sektoru kraje. Rozvoj oblasti může podnítit intenzivnější využití přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot v území pro cestovní ruch, rekreaci a turistiku a zlepšení dopravní dostupnosti sídel oblasti k dálnici D2, silnicím I/54 a I/55 a k centrům ORP Břeclav, Hodonín a Kyjov. Rozvoji oblasti může napomoci též sousedství s OS5 a N-OS4 Kyjovská.
- **Specifická oblast N-SOB5 Horňácko**: Specifická oblast nadmístního významu vymezena v ZÚR JMK z důvodu výrazného socioekonomického oslabení obcí v jihovýchodním cípu kraje v sousedství se Zlínským krajem a územím Slovenska. Rozvoj oblasti může podnítit intenzivnější využití přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot v území pro cestovní ruch, rekreaci a turistiku a zlepšení dopravní dostupnosti sídel oblasti k silnicím I/54, I/55 (R55) a I/71, k centru ORP Veselí nad Moravou a k dalším centrům osídlení na území sousedního Zlínského kraje a Slovenska. Rozvoji oblasti může napomoci též sousedství s OS5 na území sousedního kraje Vysočina. V ZÚR Zlínského kraje nebyla v přiléhajícím území vymezena žádná specifická oblast.
- **Specifická oblast N-SOB6 Olešnicko**: Specifická oblast nadmístního významu vymezena v ZÚR JMK z důvodu výrazného socioekonomického oslabení obcí v severozápadním okraji kraje v sousedství s krajem Vysočina a Pardubickým krajem. Rozvoj oblasti může podnítit intenzivnější využití přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot v území pro cestovní ruch, rekreaci a turistiku a zlepšení dopravní dostupnosti sídel oblasti k silnicím I/19 a I/43, k centru ORP Boskovice a k dalším centrům osídlení na území sousedního kraje Vysočina a Pardubického kraje. V ZÚR kraje Vysočina nebyla v přiléhajícím území vymezena žádná

specifická oblast, v ZÚR Pardubického kraje je v navazujícím území vymezena krajská specifická oblast SOBk2.

Poznámka: V PÚR ČR 2008 jsou v kapitole 7 stanoveny další úkoly pro územní plánování ukládající řešení problémů, které mají nadmístní charakter, ale nesplňují požadavky pro rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti, vymezené na celostátní úrovni (bod 7.1, odst. 170). V bodu 7.2, odst. 172 PÚR umožňuje krajům v ZÚR podle potřeby upřesnit v rozlišení podle jednotlivých obcí vymezení území (ad b) vykazující relativně vyšší míru problémů, zejména z hlediska udržitelného rozvoje území, uváděná dále v části úkolů pro územní plánování jako nadmístní specifické oblasti. Pro území JMK jsou v odst. 174 za taková území označena v bodu j) Třebíčsko – Znojemsko (na území JMK území ORP Moravský Krumlov a Znojmo), v bodu k) Břeclavsko (části území ORP Břeclav a Mikulov) a v bodu l) Hodonínsko (části území ORP Hodonín, Kyjov, Veselí nad Moravou). ZÚR JMK se v souladu s výsledky souvisejících diferenciací v ÚPG JMK a hodnocení v ÚAP JMK s těmito náměty PÚR vypořádávají následovně: ad bod j) – na území ORP Znojmo a Moravský Krumlov jsou vymezeny dílčí N-SOB1 Vranovsko a N-SOB2 Jevišovicko, ad bod k) – do území ORP Mikulov zasahuje N-SOB3 Střední Podyjí (do území ORP Břeclav nezasahuje žádná N-SOB), ad bod l) – do území ORP Hodonín a Kyjov zasahuje N-SOB4 Hovoransko a v území ORP Veselí nad Moravou je vymezena N-SOB5 Horňácko.

C.4 ZPŘESNĚNÍ VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ VYMEZENÝCH V PÚR ČR 2008 A VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU, OVLIVŇUJÍCÍCH ÚZEMÍ VÍCE OBCÍ, VČETNĚ PLOCH A KORIDORŮ VEŘEJNÉINFRASTRUKTURY, ÚSES A ÚZEMNÍCH REZERV

C.4.1 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

(k bodu 51)

ZÚR JMK vymezují v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. v platném znění plochy a koridory veřejné infrastruktury. Plochy a koridory jednotlivých záměrů jsou vymezeny tak, že jejich součástí jsou všechny související stavby včetně budoucích ochranných pásem vyplývajících ze zákona a všechny mimoúrovňové a úrovňové křižovatky, které svými plošnými nároky nepřesahují šíři vymezeného koridoru. Pokud tuto šíři překračují, jsou vymezeny jako samostatná plocha nebo koridor. Šíře ploch a koridorů dopravní infrastruktury byly v průběhu zpracování ZÚR JMK úzce koordinovány se zástupci KÚ JMK, odboru dopravy, se zástupci MD ČR a ŘSD ČR.

C.4.1.1 Silniční doprava

Pro hodnocení předpokládané účinnosti navrhovaných koridorů a variant silniční infrastruktury Jihomoravského kraje v úrovni ZÚR JMK bylo KÚ JMK pořízeno zpracování modelu výhledových intenzit dopravy na výhledové síti Jihomoravského kraje ve vybraných koncepčních variantách k roku 2030, obsažené v těchto dopravně inženýrských podkladech (zpracovatel: HBH Projekt spol. s r.o. a společnost ADIAS):

- „Jihomoravský kraj; Model silniční dopravy pro výhledovou síť JMK; III. etapa – Dopravní modely“, červen 2009 (dále MODEL 2009)
- „Model silniční dopravy pro výhledovou síť Jihomoravského kraje, doplněk podkladů pro ZÚR JMK“, duben 2010 (dále MODEL 2010)

Modelování intenzit dopravy bylo v obou modelech shodně zpracováno systémem AUTO (Ing. M. Fuchs - Praha). Tento program je určen pro dopravně inženýrské výpočty v oblasti prognózy dopravy a zatěžování sítí automobilovou dopravou.

Výsledky modelování jsou využity při prověřování jednotlivých navrhovaných koridorů a variant v ZÚR JMK, následně při výběru doporučených variant a navrhovaného řešení.

Charakteristika základní koncepce rozvoje dopravní infrastruktury v jednotlivých modelech a variantách silniční dopravy pro výhledovou síť JMK

KONCEPČNÍ VARIANTA „OPTIMÁLNÍ“

Výhledová komunikační síť Jihomoravského kraje v koncepční variantně „Optimální“ (MODEL 2009) zahrnuje všechny zásadní změny (navrhované plochy a koridory silniční infrastruktury), mající významný vliv na zatížení komunikační sítě, a to ve variantách, případně vzájemných kombinacích.

Koncepční varianta „Optimální“ obsahuje navrhované plochy a koridory, uvedené v následující tabulce.

Varianta „OPTIMÁLNÍ“ - přehled navrhovaných záměrů		
Označení silnice	**Identifikační kód**	**Název**
D1	D8	Dálnice D1 Kývalka – Holubice, rozšíření na 6ti pruh včetně mimoúrovňových křižovatek
R43	D1-A	Troubsko – Kuřim; varianta Bystrcká
	D2-A	Kuřim – Černá Hora; varianta „Německá“
	D3-A	Černá Hora – Svitávka; varianta „Německá“
	D4-A	Svitávka – Velké Opatovice – hranice kraje; varianta „Německá“
R52	D65-A	Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko *(s napojením na dálnici A5 směr Wien)*
R55	D5-A	Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec; varianta „ŘSD“
	D6	Rohatec - Hrušky
	D66-C	Hrušky – Břeclav (D2); varianta „ŘSD“
JZT	D10-A	Jihozápadní tangenta Troubsko (D1) – Rajhrad (R52); varianta „Modřická“
JT	D11-A	Jižní tangenta Modřice – Chrlice; varianta „Modřická“
JVT	D12	Jihovýchodní tangenta Chrlice (D2) - Šlapanice
	DR4	Jihovýchodní tangenta – kapacitní nekategorizované spojení Šlapanice – MÚK Tvarožná
I/19	D13	Hodonín v okr. Blansko (hranice kraje) - Sebranice (R43), homogenizace včetně obchvatů sídel
I/23	D15-A	Rosice – Zakřany; přeložka s obchvaty sídel; varianta „Severní“
I/38	D7	Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko
I/40	D68	Mikulov – Břeclav, přeložka s obchvaty sídel
I/42	D17	Brno „Velký městský okruh“
I/43	D18	Česká – Kuřim, čtyřpruh
I/50	D25-A	Brankovice – Kožušice – hranice kraje; varianta „Severní obchvat“
I/53	D27	Znojmo – Pohořelice, homogenizace včetně MÚK a obchvatu Lechovic

Varianta „OPTIMÁLNÍ“ - přehled navrhovaných záměrů		
I/54	D29	Kyjov – Bzenec, přeložka s obchvaty sídel
I/55	D70-A	Břeclav, obchvat varianta „Obchvatová“
II/152	D33	Želešice – Modřice, přeložka s obchvaty sídel
II/374	D40	Rájec-Jestřebí – Boskovice, přeložka s obchvaty sídel
II/380	D41	Tuřany, obchvat
II/385	D34	Hradčany – Čebín, obchvat
	D35-A	Kuřim obchvat; varianta „Severní obchvat“
II/416	D37	Hrušovany u Brna – Vojkovice – Blučina, přeložka s obchvaty sídel
II/417	D38	Brno, Slatina – Šlapanice, přeložka s obchvaty sídel
II/431	D32	Bučovice, přeložka jih
II/602	D36	Bosonohy, obchvat
A5	Rakousko	Wien – Drasenhofen – hranice Rakousko / ČR

V širších republikových a česko-rakouských souvislostech koncepční varianta „Optimální“ předpokládá zprovoznění těchto přímo souvisejících dálnic a rychlostních silnic:

- Dálnice D1 v úseku Vyškov-Ostrava
- Dálnice D11 v úseku Praha-Hradec Králové
- Rychlostní silnice R35 v úseku Hradec Králové-Mohelnice-Olomouc-Lipník
- Rychlostní silnice R55 v úseku Břeclav-Staré Město-Přerov-Olomouc
- Severní dálnice A5 Wien - státní hranice s ČR

Pro prověření, hodnocení a návrh koridorů silniční infrastruktury v ZÚR JMK byly využity výsledky modelování dopravního zatížení výhledové sítě Jihomoravského kraje pro rok 2030 - MODEL 2009 - koncepční var. „Optimální“. Rozhodující předpoklady a závěry využité v odůvodnění příslušných záměrů sledovaných v ZÚR JMK jsou dále uvedeny.

- **Dálnice D1 v úseku MÚK Kývalka – MÚK Brno-jih** již v současné době nesplňuje kladené požadavky na úroveň kvality dopravy, obdobně jako v úseku Brno-východ – Holubice. Po navrhovaném rozšíření dálnice D1 v úseku Kývalka – Holubice by ale měla být požadovaná úroveň kvality dopravy splněna na celém úseku dálnice D1 i v dlouhodobém výhledu. Jedinou výjimku tvoří úsek hranice kraje (JMK / Vysočina) – Troubsko. Při naplnění předpokládaného růstu dopravy, nemusí již v roce 2030 být zajištěna požadovaná kvalita dopravy na čtyřpruhovém úseku od MÚK Velká Bíteš po MÚK Kývalka a pravděpodobně ani v šestipruhovém úseku od MÚK Kývalka po případnou MÚK Troubsko v případě realizace R43 ve var. „Bystrcké“. V případě realizace R43 ve var. „Boskovické“ je situace ještě méně příznivá, protože se dále zvýší intenzita dopravy v úseku MÚK Ostrovačice - Troubsko. Výhledové šířkové uspořádání nebude již pravděpodobně vyhovovat a bude nutné rozšíření dálnice D1 o další jízdní pruh.

  Řešení v ZÚR JMK: záměr D8

- **Dálnice D2** - při realizaci jihozápadní a jižní tangenty bude stávající šířkové uspořádání vyhovovat v celé délce.

- **Rychlostní silnice R43** - předpokládané intenzity dopravy na silnici R43 vyžadují čtyřpruhové šířkové uspořádání. Ve variantě R43 „Boskovická“ je využití kapacity komunikace v úseku dálnice D1 (MÚK Ostrovačice) – MÚK Kuřim-východ výrazně nižší než ve variantě R43 „Bystrcké“. Nejvyšší zatížení je následně na R43 v úseku Kuřim – Svitávka, kde se výhledové hodnoty pohybují v rozmezí 20 až 24 tisíc vozidel/24 hod.

  Řešení v ZÚR JMK: záměry D1 – D3 ve variantách

- **Rychlostní silnice R52** - předpokládané výhledové intenzity dopravy vyžadují čtyřpruhové šířkové uspořádání v celé délce Pohořelice - hranice ČR / Rakousko. Na stávajícím úseku Rajhrad - Pohořelice bude i ve výhledu zajištěna požadovaná kvalita dopravy.

  Řešení v ZÚR JMK: záměr D65 ve variantách

- **Rychlostní silnice R55** - na stávající silnici I/55 v současné době převažují přepravní vztahy na krátké vzdálenosti, tj. z Břeclavi do Hodonína, z Hodonína do Veselí nad Moravou, Uherského Hradiště a vztahy mezi sousedními obcemi. Dálková tranzitní doprava je zde v současné době poměrně nízká. Výhledově po realizaci R55 v plném rozsahu lze očekávat výrazné posílení dálkové dopravy. Modelování dopravy prokázalo, že varianta „ŘSD“ (západní poloha) je dopravně výhodnější, protože výhledově dokáže stáhnout více dopravy (především těžké) do nové trasy. Po její realizaci stávající silnice I/55 v úseku Rohatec – Kunovice dlouhodobě vyhoví kapacitním nárokům ve stávajícím šířkovém uspořádání. Čtyřpruhové uspořádání budoucí rychlostní silnice R55 dlouhodobě vyhoví výhledovým intenzitám dopravy.

  Řešení v ZÚR JMK: záměry D5 ve variantách, D6 a D66 ve variantách

- **Jihovýchodní tangenta** - zjištěné intenzity dopravy 27 až 37 tis. voz./24 hod vyvolávají nutnost čtyřpruhového uspořádání. Bez realizace této komunikace není možné využit potenciál území Šlapanice, Tuřany a Chrlice.

  Řešení v ZÚR JMK: záměr D12

- **Silnice I/19** - stávající dvoupruhové uspořádání je vzhledem k nízkému zatížení vyhovující v celé délce i ve výhledovém období.

  Řešení v ZÚR JMK: záměr D13 (řeší homogenizaci ve 2-pruhovém uspořádání, z důvodů bezpečnosti a kvality ŽP v sídlech i jejich obchvaty)

- **Silnice I/23** - vysoké intenzity dopravy v úseku dálnice D1 (MÚK Kývalka) – Zastávka naléhavě vyžadují přestavbu v úseku mezi křižovatkou se silnicí II/394 a Vysokými Popovicemi. Po realizaci obchvatů obcí Rosice a Zastávka by neměly být vážnější dopravní problémy, avšak za podmínky, že bude řešena křižovatka se silnicí II/394.

  Řešení v ZÚR JMK: záměr D15 ve variantách

- **Silnice I/38** - dvoupruhové uspořádání silnice v úseku Znojmo – Jihlava plně vyhovuje i výhledovým intenzitám dopravy. Na obchvatu Znojma hrozí riziko, že při tomto šířkovém uspořádání nebude ve výhledu zaručena požadovaná úroveň kvality ve všech úsecích. Přesnější informace o zatížení výhledové sítě v okolí může dát pouze podrobný model města.

  Řešení v ZÚR JMK: záměr D15

- **Silnice I/40** - výhledové intenzity se pohybují do 11 tisíc voz./24 hod. To znamená, že v případě rekonstrukce této silnice ve dvoupruhovém uspořádání zde budou výhledově ještě kapacitní rezervy.

  Řešení v ZÚR JMK: záměr D68 (řeší homogenizaci ve 2-pruhovém uspořádání, z důvodů bezpečnosti a kvality ŽP v sídlech i jejich obchvaty)

- **Silnice I/43** (v úseku Česká – Svitávka; výhledově II/643) - stávající šířkové uspořádání již dnes nesplňuje požadavky na požadovaný stupeň kvality dopravy. Řešení úseku Česká – Kuřim – Svitávka by mělo patřit k prioritám dopravních staveb na území kraje, jak z hlediska zlepšení kvality dopravního spojení, tak z hlediska zvýšení bezpečnosti tohoto přetíženého úseku. Výpočetní metody žádného dopravního modelu nejsou schopny objektivně stanovit zatížení souběžných komunikací, což platí v případě realizace R43. Je možné, že zatížení stávající sil-

nice I/43 v úseku Lipůvka – Svitávka bude po realizaci R43 o něco vyšší, poněvadž uvedené hodnoty nezahrnují vozidla, jejichž provozovatelé nebudou ochotni realizovat jízdu po zpoplatněné rychlostní silnici R43. V úseku Svitávka – hranice kraje je současná situace mírně příznivější. V žádném případě se však nejedná o trvale udržitelný stav. Po realizaci silnice R43 by se podstatně zvýšila kvalita dopravy na silnici I/43 i v tomto úseku.

Řešení v ZÚR JMK: záměr D18, D21, D22

- **Silnice I/50** - v současné době je zde velmi vysoký podíl tranzitní dopravy se značným podílem těžké nákladní dopravy. Realizací rychlostní silnice R55 v návaznosti na D1 se částečně sníží její dopravní zatížení. Přesto výhledové intenzity dopravy v úseku dálnice D1 (MÚK Holubice) – Slavkov – Bučovice v roce 2030 (20 až 30 tis.voz./24 hod) vyvolávají potřebu výrazného zkapacitnění této části silnice I/50.

  Řešení v ZÚR JMK: částečné – záměr D24; úsek D1 (MÚK Holubice) – Bučovice neřešen; (signál k podrobnějšímu prověření)

- **Silnice I/53** - dvoupruhové uspořádání nezajistí ve výhledu splnění požadovaných úrovní kvality v celém rekonstruovaném úseku Pohořelice – Znojmo. Minimálně v úseku Pohořelice – Branišovice a Lechovice – Znojmo nemusí výhledově kapacitně vyhovovat. Z tohoto důvodu by zde bylo vhodné třípruhové šířkové uspořádání v celé délce.

  Řešení v ZÚR JMK: záměry D27

- **Silnice I/54** - nejvyšší intenzity dopravy se pohybují okolo 11 tis.voz./24 hod. Takto vysoké zatížení je pouze v úseku Kyjov – Bzenec – Veselí nad Moravou. V ostatních částech je výrazně nižší.

  Řešení v ZÚR JMK: záměr D29 + územní rezerva ve variantách

- **Silnice II/152** - nejvyšší intenzity dopravy mimo Brno jsou v Modřicích cca 10 tis. voz./24 hod. K výraznějším dopravním problémům může docházet v úseku Modřice – křižovatka s dálnicí D2 (MÚK Chrlice), kde intenzity dopravy v roce 2030 dosahují až cca 20 tis.voz./24 hod.

  Řešení v ZÚR JMK: částečné – záměr D33; úsek Modřice – MÚK Chrlice (D2) neřešen; (signál k podrobnějšímu prověření)

- **Silnice II/379+II/374 (Kuřim – Blansko – Boskovice)** – kvalita dopravy na nejvíce zatížených úsecích Blansko – Rájec (cca 15 tis.vozidel/24 hod. v r. 2030) a Blansko – Lipůvka (cca 13 tis. voz./24 hod. v roce 2030) může být horší, než požaduje norma ČSN (v obou těchto úsecích by byla vhodnější kategorie S11,5). V ostatních úsecích po rekonstrukci komunikace bude šířkové uspořádání v kategorii S9,5 naprosto dostačující.

  Řešení v ZÚR JMK: částečné – záměr D40; úsek Kuřim – Blansko neřešen; (signál k podrobnějšímu prověření)

- **Silnice II/380** – stávající uspořádání již dnes nevyhovuje požadavkům na kvalitu dopravy v úseku Brno – Sokolnice. Pokud se naplní uvažovaný předpoklad využití potenciálu území v jihovýchodním sektoru města Brna (rozvojové zóny Šlapanice,Tuřany a Chrlice) bude nutná úprava této komunikace minimálně v úseku Sokolnice – dálnice D1 s odvedením dopravy mimo Tuřany.

  Řešení v ZÚR JMK: záměr D41

- **Silnice II/385** - nejvíce zatížená silnice II.třídy na území Jihomoravského kraje. Stav v úseku Česká – Tišnov již v současné době naprosto nevyhovuje požadavkům na kvalitu dopravy

a bezpečnost provozu. Přeložka silnice II/385 formou obchvatů obcí Kuřim, Čebín, Hradčany ve dvoupruhovém uspořádání nezajistí ve výhledu požadovanou kvalitu dopravy v úseku Čebín – Tišnov.

Řešení v ZÚR JMK: záměry D34, D35 ve variantách

- **Silnice II/425** - předpokládané intenzity dopravy mohou působit značné dopravní problémy pouze v krátkém úseku od křižovatky se silnicí I/52 do Rajhradu. V dalších úsecích se intenzity dopravy pohybují do cca 11 tis. voz. za 24 hod. a kvalita dopravy zde bude vyhovující.

  Řešení v ZÚR JMK: záměr D39 pouze za předpokladu řešení JZT ve var. D10-C „Nulová – po ulici Vídeňské" (ZÚR JMK nedoporučují)

Součástí MODELU 2009 je zároveň vyhodnocení dílčích variant jednotlivých záměrů:

- obchvat Břeclavi, var. „Obchvatová" (I/55, 2-pruh), var. „Obchvatová – 3-HBH" (R55 – rychlostní 4-pruh v přimknuté poloze),
- rychlostní silnice R43 v úseku D1 – Kuřim – Svitávka; var. „Bystrcká", var. „Boskovická",
- Jihozápadní tangenta; var. „Želešická", var. „Modřická",
- silnice I/23, obchvat Rosic; var. „Severní", var. „Jižní".

Výsledky posouzení těchto dílčích variant navrhovaných ploch a koridorů jsou promítnuty v další části tohoto odůvodnění a komentovány u příslušného záměru.

KONCEPČNÍ VARIANTA „ALTERNATIVNÍ"

Výhledová komunikační síť Jihomoravského kraje v této koncepční variantě „Alternativní" (MODEL 2010) zahrnuje zásadní změny na silniční síti (navrhované alternativní varianty koridorů), které mají významný vliv na zatížení komunikační sítě. Koncepční varianta „Alternativní" obsahuje navrhované plochy a koridory, uvedené v následující tabulce.

Varianta „ALTERNATIVNÍ" - přehled navrhovaných záměrů		
Označení silnice	**Identifikační kód**	**Název**
D1	D8	Dálnice D1 Kývalka – Holubice, rozšíření na 6ti pruh včetně mimoúrovňových křižovatek
R43	D1-C	(D1) – Kuřim; varianta „Optimalizovaná MŽP"
	D2-D	Kuřim – Černá Hora; varianta „Optimalizovaná MŽP"
	D3-A	Černá Hora – Svitávka; varianta „Německá"
	D4-B	Svitávka – Horní Smržov – hranice kraje; varianta „Diplomová práce – východní"
R55	D5-B	Veselí nad Moravou (hranice kraje) – Rohatec; varianta „Alternativní trasa" *(mimo PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví)*
	D6	Rohatec - Hrušky
	D66-C	Hrušky – Břeclav (D2); varianta „ŘSD"
	D66-A	Hrušky – Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko; varianta „Obchvatová – 3-HBH" *(s napojením na stávající B7 mezi obcemi Poysdorf a Grosskrut)*
I/19	D13	Hodonín v okr. Blansko (hranice kraje) - Sebranice (R43), homogenizace včetně obchvatů sídel
I/23	D15-A	Rosice – Zakřany; přeložka s obchvaty sídel; varianta „Severní"
I/38	D7	Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko
I/40	D68	Mikulov – Břeclav, přeložka s obchvaty sídel
I/42	D17	Brno, „Velký městský okruh"
I/43	D18	Česká – Kuřim, čtyřpruh
I/50	D25-A	Brankovice – Kožušice – hranice kraje; varianta „Severní obchvat"
I/53	D27	Znojmo – Pohořelice, homogenizace včetně MÚK a obchvatu Lechovic

Varianta „ALTERNATIVNÍ“ - přehled navrhovaných záměrů		
Označení silnice	**Identifikační kód**	**Název**
I/54	D29	Kyjov – Bzenec, přeložka s obchvaty sídel
II/152	D33	Želešice – Modřice, přeložka s obchvaty sídel
II/374	D40	Rájec-Jestřebí – Boskovice, přeložka s obchvaty sídel
II/380	D41	Tuřany, obchvat
II/385	D34	Hradčany – Čebín, obchvat
	D35-C	Kuřim, obchvat; varianta „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“
II/416	D37	Hrušovany u Brna – Vojkovice – Blučina, přeložka s obchvaty sídel
II/417	D38	Brno, Slatina – Šlapanice, přeložka s obchvaty sídel
II/431	D32	Bučovice, přeložka jih
II/602	D36	Bosonohy, obchvat
A5 / B7	Rakousko	Dálnice A5 Wien – Schrick (stav), dále pouze B7 s obchvaty sídel Erdberg, Poysdorf a Drasenhofen

V modelu koncepční varianty „Alternativní“ byly prověřovány a vyhodnocovány především vlivy na zatížení silniční sítě v případě realizace rychlostních silnic R43 v úsecích D1 – Kuřim a Kuřim – Svitávka ve variantě „Optimalizované MŽP“ s přihlédnutím k řešení napojení prostoru Kuřimi a silnice I/43 a dále vliv rychlostní silnice R55 v úseku hranice kraje – Rohatec ve východní poloze s omezením průchodu PO Strážnické Pomoraví – Bzenecká Doubrava; varianta R55 „Alternativní trasa“.

Vyhodnocení rychlostní silnice R43 bylo provedeno v plném rozsahu od D1 po hranice kraje v kombinaci variant doporučovaných odpůrci vedení R43 (koridor „varianty „Bystrcké“ a dále „Německé“), tzn. v úseku D1 - Svitávka v koridoru varianty **„Optimalizované MŽP“** předložené MŽP, dále v úseku Svitávka – hranice kraje doplněná variantou **„Diplomová práce - východní**“, vedená na Svitavy, která byla požadovaná k zapracování MŽP. Výsledkem hodnocení jsou následující poznatky:

- Vedení silnice R43 v Boskovické brázdě, tzn. var „Boskovická“ znamená nejen výrazné prodloužení objízdné trasy ve srovnání s vedením této silnice ve variantě „Bystrcké“, ale také její výrazně menší účinnost na snížení dopravních intenzit na základním komunikačním systému města Brna. Nejvíce se tato skutečnost projevuje v Hradecké ulici v Řečkovicích, kde rozdíl intenzit ve výhledovém roce 2030 je 11 tisíc voz./24hod. v neprospěch pro dopravně méně výhodnou variantu vedení R43 v Boskovické brázdě (u var. „Bystrcké“ lze očekávat v ulici Hradecké cca 44 tis.voz/24 hod, u R43 ve variantě „Optimalizované MŽP“ cca 55 tis. voz/24 hod). Předpokládané výhledové intenzity R43 v úseku od dálnice D1 po MÚK západně Kuřimi 15 až 16 tis. vozidel/24 hod v roce 2030, zdaleka nenaplňují kapacitní možnosti čtyřpruhové rychlostní komunikace. Výhledové hodnoty zatížení této komfortní komunikace jsou nejen nižší než stávající zatížení silnice I/43 v úseku Česká-Lipůvka, ale také silnice II/385 v úseku Česká-Kuřim.
- Vedení silnice R43 v poloze Boskovickou brázdou by si navíc vyžádalo kromě zkapacitnění úseku dálnice D1 od nové křižovatky na D1 ke stávající MÚK Kývalka (rozšíření na šestipruh) také další rozšíření dálnice D1 v úseku MÚK Kývalka – MÚK Brno-západ a MÚK Brno centrum – MÚK Brno jih na osmipruh. Dnes připravované rozšíření na šestipruhové uspořádání by ve výhledovém období po roce 2030 přestalo již kapacitně vyhovovat předpokládaným intenzitám dopravy.

- V úseku Kuřim – Svitávka je účinnost varianty „Optimalizované MŽP“ pro převedení dopravy z intravilánu obcí na stávající silnici I/43 srovnatelná s variantou „Německou“. Tento úsek rychlostní silnice využije naprostá většina dálkové dopravy. Místní doprava a vztahy Brno – Černá Hora, Bořitov a okolní obce, zůstanou především na stávající silnici I/43 (výhled II/643). Vypočtené hodnoty zatížení tohoto úseku R43 ve variantně „Optimalizované MŽP“ (22,9 tis. voz/24hod.), a ve variantě „Německé“ (23 tis.voz/24hod) jsou prakticky shodné.

- Vedení silnice R43 v úseku od MÚK Svitávka ve směru na Svitavy ve variantě **„Diplomová práce - východní**“ může přinést výrazné odlehčení stávající silnice I/43 v úseku od Sebranic po hranice kraje. Míra snížení dopravní zátěže v tomto úseku silnice I/43 bude pravděpodobně ponížena s ohledem na malé využití zpoplatněné komunikace pro dopravní vztahy na malé vzdálenosti. Pro tranzitní dálkovou dopravu ve směru na Hradec Králové a pro cílovou dopravu do Svitav (které tvoří dnes dohromady cca 42 % dopravního proudu na profilu sil. I/43 před Svitávkou), by tato varianta byla pravděpodobně atraktivnější, než trasa R43 přes Moravskou Třebovou (var. „Německá“), avšak pro méně významnou skupinu dálkových vztahů ve směru na Šumperk, znamená toto řešení prodloužení trasy. Hodnoty zatížení obou variant R43 na hranicích kraje jsou prakticky identické. Podstatnější rozdíly jsou pouze v míře zatížení stávající silniční sítě v koridoru Boskovice - Moravská Třebová, kde při realizaci trasy ve stopě „německé dálnice“ může dojít k výraznému snížení intenzit dopravy na stávajících silnicích II. třídy (II/368, II/372 a II/374).

- Způsob připojení rychlostní silnice R43 ve variantě „Optimalizované MŽP“ u Kuřimi na I/43 a město Kuřim a s tím i související řešení obchvatové komunikace Kuřimi, má velký vliv na zklidnění stávajícího průtahu silnice II/385 (stávající intenzita dopravy - 18 tis.voz/24 hod). Pro město Kuřim je poloha R43 ve variantě „Optimalizované MŽP“ v úseku D1 – Kuřim - Svitávka nejméně příznivou možností řešení výhledové sítě. Prodloužení délky obchvatové trasy ve směru od České na Tišnov znamená její nižší využívání a z toho plynoucí i vyšší zůstatek dopravy na stávajícím průtahu městem Kuřimí. Toto řešení by pravděpodobně znamenalo pro město Kuřim zachování stávajících velmi vysokých intenzit dopravy i ve výhledovém období.

- Při realizaci přivaděče Kuřim v jižní poloze se účinnost převedení dopravy ze stávajícího průtahu (sil. II/385) výrazně zvyšuje a přibližuje se optimální variantě řešení komunikační sítě pro obec Kuřim – vedení R43 ve variantě „Bystrcké“ kombinované s jižním přivaděčem, plnícím zároveň i funkci obchvatu města Kuřimi. Vedení R43 ve variantě „Bystrcké“ v kombinaci s obchvatem Kuřimi v jižní poloze je pravděpodobně také jedinou variantou, která vy nevyžadovala zkapacitnění úseku stávající silnice I/43 v úseku Česká - Kuřim. To však zásadně nelze očekávat při kombinaci obchvatu Kuřimi v jižní poloze s R43 ve var. „Optimalizované“, případně „Boskovické“, kdy oddálené vedení silnice R43 znamená výrazně menší účinnost na snížení dopravních intenzit na základním komunikačním systému města Brna. Nejvíce se tato skutečnost projevuje v Hradecké ulici v Řečkovicích, kde rozdíl výhledových intenzit je cca 11 tisíc voz./24hod. v neprospěch dopravně méně výhodných variant R43, vedených Boskovickou brázdou.

- Doplněním komunikačního systému ve variantě R43 „Boskovické“ o dvoupruhovou komunikaci Kuřim - Bosonohy, vedenou ve stopě „německé dálnice“, se výrazně sníží zatížení stávající silnice I/43 (Hradecké ulice) v prostoru Řečkovic. Očekávaná hodnota (44,4 tis. voz./24 hod) se blíží výsledku nejúčinnějšího dopravního řešení - realizaci R43 ve var. „Bystrcká“. Zásadním problémem tohoto řešení je však ještě nižší využití kapacitních možností čtyřpruhové rychlostní silnice R43 v úseku D1 - Kuřim, než ve všech ostatních variantách R43.

Na základě **vyhodnocení R55 v úseku Rohatec - Napajedla ve var. „Alternativní trasa“** dle „Vyhledávací studie Ing. Kalčíka z roku 2007) se ukazuje následující:

- Prodloužení dopravního spojení Zlínského a Moravskoslezského kraje s dálnicí D2 u Břeclavi o více než 7 km (v tunelové variantě) a o cca 11 km (v povrchové variantě) proti nejkratší možnosti vedení této komunikace v koridoru Staré-Město, Nedakonice, Bzenec, Rohatec (var. „ŘSD“).
- Při rozboru vlivu polohy R55 ve var. „Alternativní trasa“ na zatížení stávající komunikační sítě je nutno mít na paměti, že silnice I/55 vedená průtahy obcí Uherský Ostroh, Veselí nad Moravou, Strážnice, Petrov není v žádném případě komunikací s dominantním podílem dálkové dopravy. Naopak převahu dopravních vztahů mají pohyby na krátké vzdálenosti mezi nejbližšími sídelními celky. Díky této skutečnosti není odlehčení stávající silnice I/55 s průtahy obcí, při vedení R55 ve východní variantě – „Alternativní trasa“, výrazně příznivější než v případě západní polohy R55 ve var. „ŘSD“. Nelze totiž předpokládat, že řidiči pro účely místních vztahů budou ochotni akceptovat výrazné prodloužení trasy, s nutností placení mýtného, pokud se zároveň následkem částečného poklesu zatížení na stávající silnici I/55 zvýší úroveň kvality dopravy na této komunikaci. K nárůstu dálkových dopravních vztahů na R55 může vést pouze výrazné zkvalitnění této komunikace a její co nejmenší délka v úseku Hulín (MÚK s D1) – Břeclav (MÚK s D2). Výhledové vyšší hodnoty zatížení silnice R55 ve východní variantě (var. „Alternativní trasa“ výhledové sítě – 14 tis. voz./24 hod. v r. 2030) ve srovnání s hodnotami na R55 v západní poloze (var. „ŘSD“ modelovaní v koncepční variantě výhledové sítě JMK „optimální varianty“ – 20 tis. voz./24 hod.) nejsou v žádném případě způsobeny její vyšší atraktivitou, ale daleko kvalitnějším dopravním propojením rakouské severní dálnice A5 s touto komunikací. V modelované koncepční „alternativní variantě“ se totiž uvažuje s propojením dálnic A5 a D2 (resp. silnice R55) rychlostní silnicí ve čtyřpruhovém uspořádání, na rozdíl od „optimální varianty“ výhledové sítě a polohy R55 ve zmíněném úseku ve var. „Alternativní trasa“, kde se počítá pouze s dvoupruhovým obchvatem města Břeclavi, bez kvalitnější dopravní návaznosti na rakouskou severní dálnici A5.

KONCEPČNÍ VARIANTA „BEZ ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY“

Výhledová komunikační síť Jihomoravského kraje v koncepční variantě „Bez rozvoje dopravní infrastruktury“ (MODEL 2010) nezahrnuje realizaci zásadních změn (navrhovaných záměrů) republikového významu, tj. R43, R52, R55 a dále „tangenty“ - JZT, JT a JVT. Předpokládá realizaci záměrů dopravní infrastruktury v minimálním rozsahu.

Koncepční varianta „Bez rozvoje dopravní infrastruktury“ obsahuje navrhované plochy a koridory, uvedené v následující tabulce.

Varianta „BEZ ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY“ - přehled navrhovaných záměrů		
Označení silnice	**Identifikační kód**	**Název**
D1	D8	Dálnice D1 Kývalka – Holubice, rozšíření na 6ti pruh včetně mimoúrovňových křižovatek
I/53	D27	Znojmo – Pohořelice, homogenizace včetně MÚK a obchvatu Lechovic
I/42	D17	Brno, „Velký městský okruh“
I/55	D70-A	Břeclav, obchvat; varianta „Obchvatová“
A5 / B7	Rakousko	Dálnice A5 Wien – Schrick (stav), dále pouze B7 s obchvaty sídel Erdberg, Poysdorf a Drasenhofen

Varianta bez rozvoje dopravní infrastruktury, tzn. silnic R43, R52, R55 a „tangent“ v okolí Brna, je modelovaná jako teoretická - výstražná varianta, která ukazuje na zásadní kapacitní problémy na komunikační síti Jihomoravského kraje;

- Kromě dálnice D1 v úseku MÚK Kývalka – MÚK Brno západ, MÚK Brno centrum – Brno jih, MÚK Holubice – MÚK Vyškov-západ a silnice I/52 v úseku Brno – Rajhrad, nebude na silnicích I/43 v úseku Česká – Letovice – hranice kraje, I/50 od D1 minimálně do Bučovic, I/55 v úseku Břeclav – Hodonín - Strážnice ve výhledovém období roku 2030 pravděpodobně splněna požadovaná kvalita dopravy, stejně jako na následujících silnicích II. třídy Jihomoravského kraje, tj. II/152, II/385, II/380, II/425, II/430, kde intenzity v nejexponovanějších úsecích vysoce přesáhnou 20 tis.voz./24hod.
- Kapacitní problémy lze očekávat i na úrovňových křižovatkách silnice II/379 v úseku Lipůvka - Blansko a u silnice II/380 od křižovatky se silnicí II/431 do Hodonína.

Součástí MODELU 2010 je zároveň **vyhodnocení alternativních koncepčních variant silničního spojení Brno – Wien**, které je rovněž zohledněno v návrhu dopravní infrastruktury, promítnutém v ZÚR JMK.

Vyhodnocení variant silničního spojení Brno - Wien bylo vyvoláno především námitkami a podněty odpůrců v PÚR ČR 2008 schváleného koridoru R52 v úseku Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko (- Wien), vedeného po hranici CHKO Pálava. Pro silniční spojení Brno – Wien jsou pro účely ZÚR JMK posuzovány následující koncepční varianty silničního spojení Brno - Wien:

Varianta **„Optimální R52“**: v souladu se schválenou koncepcí spojení Brno – Mikulov – Wien s využitím R52 s návazností na postupně realizovanou dálnici A5 na rakouské straně. *Zdroj výsledků výhledové intenzity dopravy na silniční síti: MODEL 2009 - koncepční var. „Optimální“*

Varianta **„Alternativní R55“**: **Brno – Břeclav – Wien s využitím dálnice D2 Brno – Břeclav** s návazností na R55 v úseku Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko (předpoklad přesměrování dálnice A5 ve spojení Schrick – Břeclav). *Zdroj výsledků výhledové intenzity dopravy na silniční síti: MODEL 2010 - koncepční var. “Alternativní R55“*

Varianta **„Silniční nulová“**: Brno – Wien rozděleno do třech větví; stávající R52 (Rajhrad – Pohořelice) + I/52 (Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko), D2 (Brno – Břeclav) + I/55 s obchvatem Břeclavi (2-pruh) a D2 Brno – Břeclav – hranice ČR / SR (– Bratislava – Wien). *Zdroj výsledků výhledové intenzity dopravy na silniční síti: MODEL 2010, - koncepční var. „Bez rozvoje dopravní infrastruktury“*

Při hodnocení bylo dále přihlédnuto ke zpracovaným podkladům, zabývajícím se porovnáním silničního spojení Brno – Wien v alternativních spojeních a to především k následujícím; „Dopravní studie variant rychlostní silnice R55 a silničního spojení Brna a Vídně“ (Dufek Jiří, 2007), Vyhledání variant trasy v parametrech R55 mezi dálnicí D2 a státní hranicí s Rakouskem (Kalčík Jiří, 2007), „Komparativní studie R52 a R55“ (DHV ČR spol. s r.o., 2008).

Porovnání výhledových intenzit dopravy na silniční síti ve variantních spojeních Brno - Wien							
Varianta spojení Brno - Wien	**Navrhované koridory (záměry) ve spojení Brno – Wien v relaci**			**Výhledová intenzita dopravy na příslušné silnici v roce 2030 (v tis. voz./den)**			
	Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rak.	Břeclav (D2) – hranice ČR/Rak.	Dálnice A5 – Wien – hranice Rak./ČR	R52	I/52	R55	I/55
„Optimální R52“	R52	I/55, 2-pruh	hraniční bod – Mikulov / Drasenhofen	27,7 – 20,4	-	-	12,3 – 3,1
„Alternativní R55“	I/52	R55	hraniční bod – Mikulov / Drasenhofen	-	15,0 – 10,4	20,6 – 13,3	19,1 – 4,1 (Břeclav - město)
„Silniční nulová“	I/52	I/55, 2-pruh	Wien - Schrick	-	23,2 – 19,0	-	11,3 – 3,0

Silniční spojení Brno – Wien; v současné době je využito několika možností. Kilometricky nejkratší a po zprovoznění rakouské Severní dálnice A5 do Schricku, dnes i časově nejvýhodnější, je trasa přes Mikulov po silnici R52, I/52, B7. Na této trase zůstávají v současné době na našem území pouze dva průjezdy intravilánem (Brno, ul. Vídeňská a průmyslová obchodní část v Mikulově). Další významnější rychlostní omezení na našem území je pouze v okolí vodních nádrží Nové Mlýny. Na rakouské straně je časové zdržení omezeno pouze na stávající průjezdy obcemi Drasenhofen, Poysdorf a Erdberg v celkové délce cca 4 km. Ve výhledovém období se v každém případě časová dostupnost spojení v tomto koridoru ještě zlepší, protože s jistotou lze předpokládat, že na rakouské straně dojde minimálně k realizaci obchvatů všech tří zmíněných obcí.

Před zprovozněním dálnice A5 do Schricku bylo poměrně hodně využíváno i spojení po silnici I/53 přes hraniční přechod Hatě, po silnici B303 do Hollabrunnu, rychlostní silnici S3 ke Stockerau a dálnici A22 do Vídně. Přes mírně delší vzdálenost této trasy proti nejkratšímu spojení přes Mikulov (cca 150 km), byl její velkou předností relativně bezproblémový příjezd od Hollabrunnu do Vídně. Tato výhoda byla eliminována na konci roku 2009 uvedením jižní části dálnice A5 a silnice S1 v úseku Süssenbrunn – Eibesbrunn do provozu. Po zprovoznění zbývající části rychlostní silnice S1 v úseku Eibesbrunn – Keuneuburg – A22 (v průběhu roku 2010) bude i pro cestu do severozápadní části Vídně atraktivnější trasa přes hraniční přechod Mikulov.

Pro spojení Brno - Wien lze v současné době použít i trasy přes hraniční přechody Hevlín, Poštorná a Lanžhot (viz následující schéma). Z těchto tří je pro zmíněné spojení nejvíce využíván přechod Lanžhot na dálnici D2. Celkově je však podíl využití všech těchto tras nevýznamný, jak vyplývá z výsledků směrových dopravních průzkumů na hraničních přechodech (HBH projekt spol. s.r.o., 2008). Je to zcela pochopitelné, neboť žádná z těchto cest nenabízí optimální poměr komfortu jízdy a provozních nákladů. Dokončení rychlostní silnice S1 v okolí Vídně pravděpodobně přinese další pokles významu hraničního přechodu Lanžhot na dálnici D2 pro spojení Brno - Wien.

V následující tabulce jsou uvedeny počty vozidel na hraničních přechodech ve směru od města Wien na Prahu, Brno a okolí, na severní Moravu, resp. Polsko, zjištěné v roce 2008 při dopravních průzkumech.

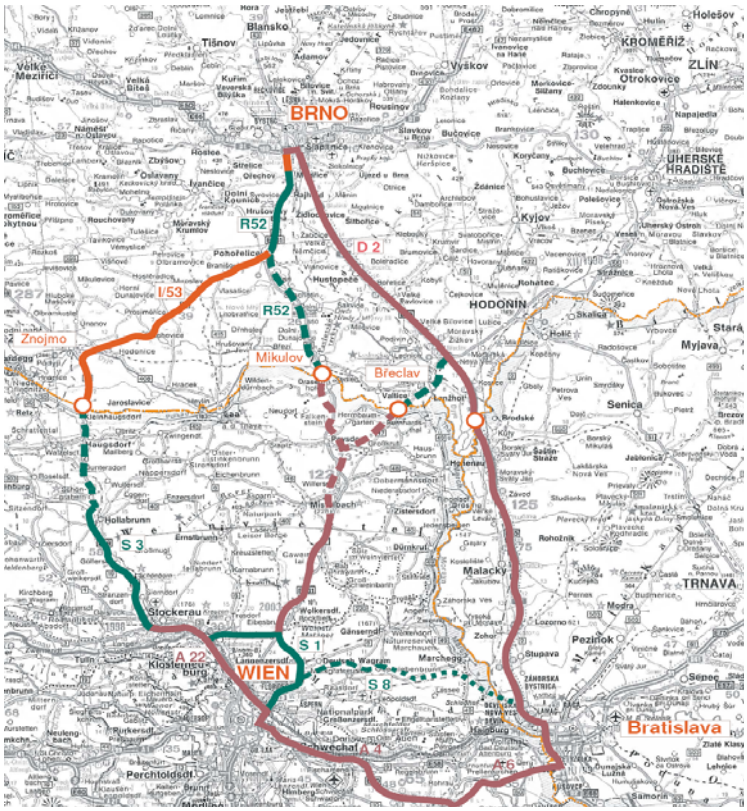
Počet vozidel na hraničních přechodech				
Silnice	Hraniční přechod	Obousměrné počty vozidel/24hod z Vídně a okolí ve směru		
		Praha	Brno	Severní Morava, Polsko
I/38	Hatě	1231	552	674
II/415	Hevlín*	6	72	42
I/52	Mikulov	613	1247	1316
I/55	Poštorná	27	35	28
D2	Lanžhot	106	204	58

**údaje z roku 2004*

Pozn. Údaje v tabulce nezahrnují vliv zprovoznění dálnice A5 v úseku Eibesbrunn-Schrick a silnice S1 v úseku Süssenbrunn-Eibesbrunn. Tímto způsobem zkvalitněné dopravní spojení Wien – Brno - severní Morava by se mělo projevit navýšením hodnot na hraničním přechodu Mikulov především ve směru na Brno a severní Moravu a částečným poklesem těchto vztahů na ostatních hraničních přechodech.

Ve výhledovém období by kvalita dopravní cesty ve spojení Brno - Wien měla dosáhnout zásadního zlepšení. Vládou schválená silnice R52 a její realizace v úseku Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko s napojením do rakouské Severní dálnice A5 v prostoru Drasenhofenu, by zajistila časově i kilometricky nejkratší spojení obou center (cca 124 km). Varianta s využitím dálnice D2 s návazností na případnou prodlouženou rychlostní silnici R55 v úseku D2 – Břeclav – hranice ČR / Rakousko je v relaci Brno - Wien o cca 12 km delší. Z časového hlediska se sice jedná o časovou ztrátu cca 6-7 min, o které je tato trasa delší, než případné nejkratší spojení přes Mikulov, ale provozní náklady by byly na této delší trase výrazně vyšší. Zkvalitnění spojení Brno - Wien v delší trase (s využitím dálnice D2 a obchvatu Břeclavi) může znamenat, že nákladní vozidla s omezením povolené rychlosti (vozidla nad 3,5 t) budou i nadále využívat stávající spojení po silnici I/52, neboť tato trasa bude pro ně i nadále nejen ekonomicky (nižší spotřeba pohonných hmot, nižší opotřebení vozidel, menší platby mýtného), ale pravděpodobně i časově výhodnější. Tento faktor může být rozhodující i pro osobní dopravu, které zanedbatelná úspora času po komfortnější trase přes R55 a D2 nevrátí zvýšené provozní náklady.

V následující tabulce jsou uvedeny základní **údaje o teoreticky možných spojeních Brno – Wien**. Některé posuzované návrhy rychlostních silnic znázorněné ve schématu nemají dostatečně nebo vůbec řešenou síť silnic nižšího řádu. Bez podrobného prověření této silniční sítě je třeba uváděné hodnoty brát jako orientační. Některá uváděná spojení současně nebyla dosud vůbec zvažována a prověřována nebo jejich studie nejsou projektantovi známy. Je nutné tento rozbor považovat za pouze teoretickou odbornou rozvahu.



Výhledové možnosti silničního spojení Brno – Wien (teoretická úvaha)			
Hraniční přechod	**Silniční spojení**	**Vzdálenost Brno-Wien** (v km)	**Předpokládaný termín zprovoznění**
Mikulov	R52, A5	124*	A5 rok 2014
Reinthal	D2, R55 obchvat Břeclavi, spojnice R55 s A5 (*1), A5	136*	
Hatě	I/53, (B303), S3	144**	S3 do Guntersdorfu 2014
Lanžhot	D2, A6	201***	v provozu
Lanžhot	D2, S8	cca 178***	2018

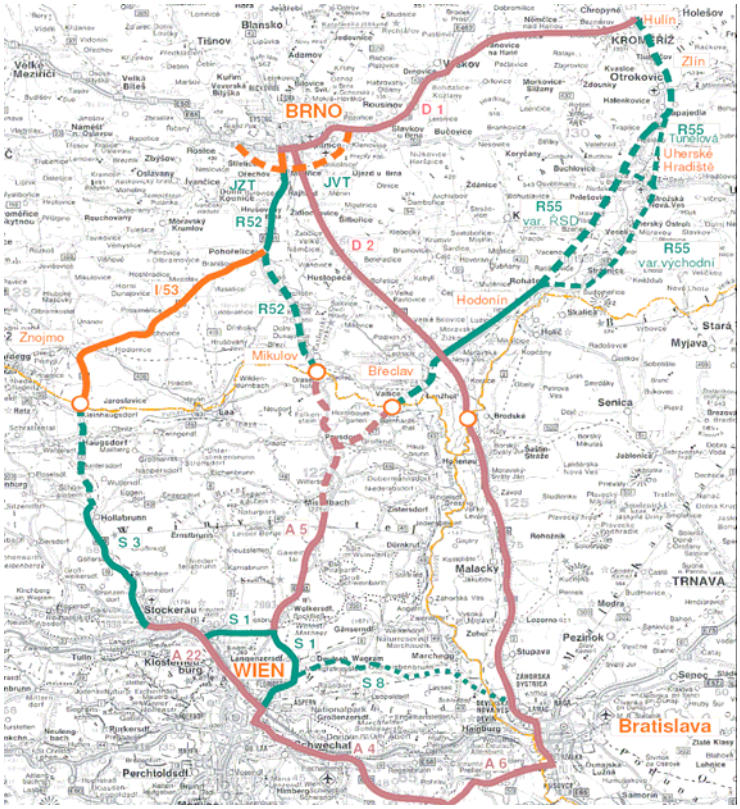
* *z křižovatky dálnice D1 s I/52 (MÚK Brno-centrum) na křižovatku A4 s A23 ve Vídni*
** *z MÚK Brno-centrum na křižovatku A22 a B14 ve Vídni*
*** *z MÚK Brno-jih na křižovatku A4 s A23 ve Vídni*

Úvahy o možném **spojení Brno – Wien** byly pro komplexnost posouzení v MODELU 2010 prověřovány v širších souvislostech **v relaci severní Morava – Wien.**

V současné době se spojení mezi severní Moravou, resp. Polskem a Vídní realizuje převážně v trase Mikulov, Brno, Olomouc s využíváním dálnice D1 a silnic R35, R46, R52 a I/52. Vybudováním jižní části rakouské Severní dálnice A5 se pravděpodobně výrazně snížil podíl vozidel využívajících spojení přes hraniční přechod Hatě po silnici I/53 a R52 do Brna. Ostatní hraniční přechody pro toto spojení jsou naprosto nevýznamné. Hraniční přechod Lanžhot na dálnici D2 je pouze částečně využíván pro spojení Maďarska a Balkánu s Polskem. Tato vozidla pokračují v cestě na sever po dálnici D2 do Brna. V současné době (dle údajů z roku 2008) se jedná o cca 2500 voz./24 hod., která překračují hraniční přechody Hatě, Mikulov a Lanžhot a míří směrem na severní Moravu a Polsko. Ve výhledovém období, po dobudování komunikační sítě na Slovensku (po dokončení dálnic D1, D3 a D4), se část této dopravy přesune mimo ČR do koridorů transevropské silniční sítě TEN V.A a VI. V následující tabulce jsou uvedeny možnosti dopravního spojení centra Rakouska

se severní Moravou. Pro posouzení vzdálenosti tras na našem území byl vybrán Hulín (dopravní uzel D1 a R55), ve Vídni pak křižovatka dálnic A4 a A23.

Obdobně jako u předchozí rozvahy je i tento rozbor nutné považovat pouze za teoretickou odbornou rozvahu, která předkládá veškeré teoretické možnosti pro komplexní porovnání, z nichž řada je pravděpodobně zcela nepřijatelná.



Výhledové možnosti dálkového silničního spojení severní Morava – Wien		
Hraniční přechod	**Silniční spojení**	**Vzdálenost Hulín ((MÚK D1 x R55) – Wien** (v km)
Mikulov	D1, R52 (Brno, Pohořelice)	192
Mikulov	D1, Jihovýchodní tangenta, R52 Pohořelice - Mikulov	188
Reinthal	R55 var. “Alternativní trasa“, R55 obchvat Břeclavi, spojnice R55 s A5*, A5	181
Reinthal	R55 var. „ŘSD“, R55 obchvat Břeclavi, spojnice R55 s A5 (*1), A5	174
Reinthal	D1, D2, R55 obchvat Břeclavi, spojnice R55 s A5 (*1), A5	204
Lanžhot	R55 var. „ŘSD“, D2, A6	249
Lanžhot	R55 var. „ŘSD“, D2, S8	cca 225

Z údajů v tabulce je patrné, že prakticky pouze realizace silnice R55 v úseku hranice kraje – Rohatec ve variantě „ŘSD“ (přes PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví) je výrazně výhodnější, než spojnice po dálnici D1 přes Brno a silnici R52 na hraniční přechod Mikulov a po dálnici A5 do Vídně. Prodloužení silnice R55 v úseku hranice kraje – Rohatec ve variantě „Alternativní trasa“ (východní poloha) v reálnější povrchové variantě znamená, že tato nová trasa je prakticky srovnatelná s trasou přes Brno, jak z hlediska časových, tak i ekonomických. Po realizaci jihovýchodní varianty, by se rozdíly ještě zmenšily.

(k bodům 52 - 53)

Rychlostní silnice R43 je v souladu s PÚR ČR 2008 vymezena jako **koridor kapacitní silnice R43**. V evropských souvislostech je součástí doplňkové Transevropské dopravní sítě (TEN-T). Podle Rozhodnutí 1692/96/ES Evropského parlamentu a Rady z 23. července 1996 o směrnicích společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, sekce 2, článek 9, bod 1. *„Transevropská silniční síť zahrne dálnice a silnice vysoké kvality, ať současné, nové nebo které se mají upravit, které hrají důležitou roli v přepravách na dlouhé vzdálenosti; zajišťují objížďky hlavních městských center na trasách stanovených na sítích; zajišťují propojení s jinými druhy dopravy, nebo spojují uzavřené a okrajové regiony s centrálními regiony Společenství".*

Z hlediska rozvoje dálnic a rychlostních silnic v ČR je rychlostní silnice R43 zakotvena v UV č. 741/1999 Sb. a sledována k postupné realizaci. Rychlostní silnice propojuje dálnici D1, nepřímo dálnici D2 a rychlostní silnici R52 s plánovanou rychlostní silnicí R35 (Liberec – Olomouc – Hranice) v relaci Brno – Moravská Třebová / Svitavy.

R43 je součástí rozvojové osy OS9 Brno – Svitavy / Moravská Třebová, vymezené v PÚR ČR 2008. Naplňuje úkoly pro územní plánování definované v PÚR ČR 2008 - vytvářet územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, související a podmiňující změny v území vyvolané průmyslovými zónami Mošnov a Nošovice. V krajské úrovni je úzce spjat s úkoly pro územní plánování vymezené pro OS9 v návrhu ZÚR JMK (část I., kap. B).

Koridor R43 je v návrhu ZÚR JMK sledován variantně v jednotlivých vzájemně navazujících úsecích (R43-1 – R43-4). Navrhované koridory včetně variant, případně dílčích alternativ, jsou v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. v platném znění vyhodnoceny z hlediska udržitelného rozvoje území včetně vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí (SEA) a lokality NATURA 2000, dále doplněny hodnocením vlivů na veřejné zdraví (HIA), které je samostatnou přílohou části III., oddílu A.

Pro porovnání variant dílčích úseků byla použita **kritéria a podmínky pro výběr variant** specifikovaná v části I. Návrh ZÚR JMK. Míra podrobnosti hodnocení odpovídá měřítku ZÚR (1:100 000), dostupným podkladům a projektové dokumentaci. Pro zhodnocení dopravní účinnosti jednotlivých variant R43 byly použity dopravně inženýrské podklady, především MODEL 2009 a MODEL 2010, dále ostatní relevantní dopravně inženýrské a koncepční podklady, např. „Modely intenzit dopravy pro koncept Územního plánu města Brna" (ADIAS, 06/2008), „Město Brno – kordon průzkumů IAD na vjezdech do města" (DOPING, 04/2005), „R43 ve vazbě na dopravní řešení širšího území" (PK Ossendorf, 2009), „Územní studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí" (Atelier ERA – sdružení architektů Fixel a Pech, 10/2009, doplněné znění 02/2010) a další, podrobněji specifikované v Zadání Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, případně uvedené dále v komentáři k jednotlivým úsekům.

Úsek R43-1 Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim

V minulosti byla pro tento úsek zpracována řada studií, hodnocení a prověřovacích dokumentací, jejichž cílem bylo vyhledat dopravně účinný koridor pro vedení této kapacitní silnice s návazností na dálnici D1 v prostoru západně od Brna. Na základě výsledků těchto studií a řady projednávání byla sledována výsledná poloha rychlostní silnice R43 v úseku Troubsko (D1) – Kuřim ve stopě „německé dálnice" **– var „Bystrcká" (D1-A)**. Koridor R43 v úseku dálnice D1 – Kuřim ve stopě „německé dálnice" (var. „Bystrcká") byl vymezen v ÚPN VÚC Brněnské sídelní regionální aglome-

race (1985), který pozbyl platnosti 31.12.2009 a v platném ÚP města Brna, schváleném v roce 1994.

Z důvodů negativních stanovisek MŽP, ekologických a občanských iniciativ k výsledné poloze R43 bylo v březnu 2006 firmou ADIAS zpracováno dopravně – technické posouzení, které prověřovalo variantu vedenou Boskovickou brázdou – **var. „Boskovická“ (D1-B)**.

ZÚR JMK sledují variantní koridory dílčích koridorů R43, prověřované ŘSD v rámci přípravy rychlostní silnice R43 a dále rozšířené o variantu „Optimalizovanou MŽP“, pořízenou a předloženou Ministerstvem životního prostředí na základě stanoviska MŽP č.j. 67972/ENV/09 ze dne 2.9.2009 v rámci projednávání návrhu ZÚR ve smyslu ustanovení § 37 odst. 2 a 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů v roce 2009. Návrh této varianty vychází ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“ (Ing. Jiří Kalčík, Projektové středisko, červen 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí. 2. Návrh ZÚR JMK, v souladu s požadavkem Evropské komise, tímto umožňuje porovnat všechny relevantní dopravní varianty rychlostní silnice R43 na území Jihomoravského kraje.

- **Varianta „Bystrcká“** (D1-A)

Poloha úseku Troubsko (D1) – Kuřim přes prostor Bystrce vychází z předpokladu, že se tento úsek vedle převedení dálkové dopravy současně významným způsobem začleňuje do funkce distributora vnitroaglomerační dopravy. Poloha koridoru velmi dobře vyhovuje jak pro odvedení tranzitní dopravy mimo jádrové území města Brna, tak pro rozvedení zdrojové a cílové dopravy mimo vnitřní komunikační systém města. Celý dopravní systém v této koncepci umožňuje vytvořit třístupňový ochranný systém města Brna, který by měl rovnoměrně rozdělit dopravu mezi R43, VMO (silnici I/42) a malý městský okruh (MMO).

Hodnocení příznivé dopravní účinnosti R43 v přimknuté poloze var. „Bystrcké“ se opírá o výsledky analýzy a modelování dopravy v prostoru Brna, kde je zjištěno, že tranzitní doprava ve směru sever-jih představuje maximálně cca 20% všech přepravních vztahů v tomto prostoru. Převažující podíl, tj. cca 80% má právě doprava zdrojová a cílová směřující k městu Brnu a jeho urbanizovaného prostoru. Pro celkovou koncepci rozvoje nadřazeného dopravního systému ve směru sever-jih je rozhodující poloha R43 a možnost přímé návaznosti jihozápadní tangenty (D1/R43 - MÚK Troubsko – R52) s napojením na R52 a navazující jižní a jihovýchodní tangenty. Navazující tangenty umožňují mimo jiné přímou obsluhu dynamicky se rozvíjejícího jižního a jihovýchodního sektoru města Brna, do kterého jsou směrovány významné rozvojové záměry města Brna a Brněnské aglomerace, v širších přepravních vztazích vazbu na dálnici D2.

Ve vztahu k navrhovanému obchvatu Kuřimi tato varianta umožňuje napojení obou variantních poloh obchvatu Kuřimi, tj. severní obchvat Kuřimi (D35-A) s napojením na R43 ve var. „Bystrcké“ - MÚK Čebín, a jižní variantu obchvatu Kuřimi (D35-B) s napojením do nové MÚK Moravské Knínice (podmíněno zrušením navrhované MÚK Čebín a realizací nové MÚK Moravské Knínice). Obchvat Kuřimi s návazností na R43 a následně s pokračováním na Tišnov by v obou obchvatových variantách plnil smíšenou funkci silničního přivaděče k R43 – var. „Bystrcká“ i obchvatu Kuřimi pro zajištění přepravních nároků ve spojení Brno – Tišnov.

Obsluhu území a návaznost na nižší silniční síť ve var. „Bystrcké“ v úseku Troubsko (D1) - Kuřim zajišťují MÚK; Troubsko, Žebětín, Bystrc, Kuřim a Čebín. Průchod trasy v koridoru R43 prostorem Bystrce je z důvodů minimalizaci vlivů motorového provozu na přilehlé obytné a rekreační území již v podrobnosti projektové dokumentace řešen zahloubením a překrytím trasy v délce cca 1,480 km.

- **Varianta „Boskovická“** (D1-B)

Koridor R43 ve variantě „Boskovické“ je veden od dálnice D1 (MÚK Ostrovačice) prostorem Boskovické brázdy, dále východně od Veverské Bítýšky do prostoru Čebína. Zde se v MÚK Čebín (severozápadně od Kuřimi) dostává do společného bodu s R43 - var. „Bystrcká“ (MÚK Čebín).

Tato koncepce vychází z požadavku oddálení nadřazeného dopravního tahu do dostatečné vzdálenosti od příměstského prostoru Brna a zachování nenarušenosti prostoru Bystrce. Oddálená poloha koridoru R43 ve var. „Boskovické“ až za Přírodní park Podkomorské lesy má vhodnější polohu pro obchvatovou funkci, avšak má zásadně omezenou schopnost přenést a rozdělit výraznější podíl dopravy zdrojové a cílové, která ve směru sever-jih zásadně převažuje (cca 80%). Tento převažující objem zdrojové a cílové dopravy ve směru od severu bude v návaznosti na R43 a obchvat Kuřimi přenášet navazující silnice I/43 a navazující VMO v Brně, který však na tyto výhledové objemy není dostatečně připravený (4-pruh v zastavěné části města).

R43 v této poloze již nemůže dotvářet třístupňový ochranný systém města Brna. Hlavní podíl přepravních vztahů tedy bude přenášet VMO a MMO. Pro možnost uvolnění vnitřního komunikačního systému bude v této variantě nutná realizace nové propojovací komunikace, vedené ve velmi podobné poloze jako koridor R43 ve var. „Bystrcké“ pro možnost vnější rozvedení dopravy v západních okrajových částech města Brna a jejich obsluhu.

Tyto předpoklady jsou ověřeny i ve zpracovaném MODELU 2009, jehož výsledky v porovnání jednotlivých variant jsou prezentovány v následující části.

Návaznost na nižší silniční síť ve var. „Boskovické“ v úseku Ostrovačice (D1) - Kuřim zajišťují MÚK; Ostrovačice (D1 – podmíněno zrušením MÚK Kývalka a realizací nové MÚK v odsunuté poloze a dále prodloužení úseku zkapacitnění dálnice D1 na 6-ti pruh až po MÚK Ostrovačice), dále Veverská Bítýška a Čebín. Ve vztahu k navrhovaným variantám obchvatu Kuřimi tato varianta R43 umožňuje návaznost na severní obchvat Kuřimi, problematická je v kombinaci s variantou jižního obchvatu, který je v současné době prověřen a navržen pouze ve vztahu k var. „Bystrcké“. Tato kombinace by vyžadovala zásadní prodloužení jižního obchvatu v novém spojení v koridoru var. „Bystrcké“ až k MÚK Čebín. Toto řešení ZÚR JMK nezahrnuje a je podmíněno studijním prověřením. Návaznost koridoru R43 na jihozápadní tangentu je ve var. „Boskovické“ umožněno nepřímo, tj. s částečnou peáží po dálnici D1 v úseku MÚK Ostrovačice – MÚK Troubsko.

Pro podrobnější prověření koridoru R43 ve variantě „Boskovické“ byla v roce 2005 zpracována „Vyhledávací studie trasy silnice R43 Boskovickou brázdou v úseku mezi Troubskem a Kuřimí“. O jejím komplexním vyhodnocení byly konstatovány následující rozhodující závěry, které jsou zohledněny i v hodnocení variant koridoru rychlostní silnice R43 v úseku D1 – Kuřim pro možné doporučení a výběr výsledné varianty R43 v úseku D1 - Kuřim v ZÚR JMK:

- odsunutá poloha trasy R43 ve variantě „Boskovické“ nedosahuje přepravní výkonnosti a účinnosti varianty „Bystrcké“;
- nepříznivá terénní konfigurace členitého a napříč zvlněného území vyvolává náročné technické řešení s řadou mostních objektů, vysokých násypů, hlubokých zářezů, případně tunelů;
- vedení trasy ve variantě „Boskovické“ vyžaduje přestavbu stávající křižovatky na D1 - MÚK Ostrovačice za podmínky zrušení MÚK Kývalka (kolektorová MÚK; požadavek zajištění normové vzdálenosti) a prodloužení zkapacitnění D1 až po MÚK Ostrovačice (v ZÚR JMK sledováno v územní rezervě);

- z hlediska územní ochrany a schváleného koridoru v ÚPD je varianta "Boskovická" zcela nepřipravená – vyvolává zcela novou organizaci související silniční sítě (vyžaduje novou silnici II. třídy v koridoru varianty „Bystrcké", která umožní vnější obsluhu příměstského prostoru a rozvedení zdrojové a cílové dopravy směrem do jádrového území města Brna).

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.

- **Varianta „Optimalizovaná MŽP"** (D1-C)

Varianta „Optimalizovaná MŽP" vzešla ze studie pořizované MŽP. Podle pořizovatele a zpracovatele této studie je základní premisou této varianty dodržení dikce Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, jehož má být R43 součástí. Koridor R43 je podle pořizovatele a zpracovatele této studie navržen jako skutečný obchvat nejen města Brna, ale míjí v dostatečném odstupu všechny hlavní sídelní útvary v dotčeném území a současně se v maximální míře vyhýbá i chráněným a jinak hodnotným územím přírody a krajiny. Varianta „Optimalizovaná MŽP" v úseku D1 (MÚK Ostrovačice) – Čebín až na drobné prostorové odchylky sleduje koridor varianty „Boskovické" s tím rozdílem, že východní obchvat Veverské Bítýšky ve var. D1-C je navržen ve vztahu k obytnému území šetrněji s tunelovým úsekem pod masivem Břenčák o délce cca 1,200km a alternativně bez tunelu v poloze západního obchvatu Veverské Bítýšky (D1-C/Z). Alternativa západní je oproti východnímu vedení o téměř 2,5 km delší a vyžaduje náročnější technické řešení. Z tohoto důvodu je v ZÚR JMK sledována pouze jako alternativa (D1-C/Z), která při výběru výsledného koridoru zřejmě nebude rozhodující.

V úseku Čebín – Kuřim je koridor ve variantě „Optimalizované MŽP" veden v poloze severního obchvatu Kuřimi s ukončením tohoto úseku kolektorovou MÚK Kuřim sever. Poloha MÚK umožňuje jak napojení na nižší silniční síť a město Kuřim, tak krátkou spojkou ve funkci silničního přivaděče s návazností na silnici I/43 Česká – Kuřim (MÚK Kuřim východ). Poloha R43 v prostoru Kuřimi vychází z principu maximálního zkrácení délky napojení na stávající I/43 ve směru od severu na Brno a současně snížení vzdálenosti R43 od stávající I/43 tak, aby umožnila výraznější omezení dopravy na stávající I/43 s průchodem přes obce Lipůvka a Lažany.

Návaznost na nižší silniční síť ve var. „Optimalizované MŽP" v úseku Ostrovačice (D1) - Kuřim zajišťují MÚK; Ostrovačice (D1 – podmíněno zrušením MÚK Kývalka a realizací nové MÚK v odsunuté poloze a dále prodloužení úseku zkapacitnění dálnice D1 na 6-ti pruh až po MÚK Ostrovačice), dále Veverská Bítýška, Čebín (v případě varianty jižního obchvatu Kuřimi), Kuřim sever (kolektorová – podmíněno obchvatem Kuřimi ve var. „Severní obchvat optimalizovaný MŽP" D35-C).

Ve vztahu k navrhovaným variantám obchvatu Kuřimi varianta „Optimalizované MŽP" předpokládá pouze krátké propojení od R43 (MÚK Kuřim sever) na stávající I/43 tj. var. „Severní obchvat optimalizovaný MŽP". Toto řešení se ukazuje problematické pro velmi frekventované spojení Brno – Tišnov, realizované po silnici II/385 přes Kuřim. V tomto koncepčním pojetí by regionální doprava zůstávala na stávajícím kolizním průtahu Kuřimí, případně by pro míjení Kuřimi musela využívat dílčí úsek R43 mezi MÚK Kuřim sever a MÚK Čebín s vazbou na stávající II/385 (zpoplatněný – tedy s nízkou atraktivitou pro regionální dopravu).

Návaznost koridoru R43 na jihozápadní tangentu je ve var. „Optimalizované MŽP", shodně s var. „Boskovickou", umožněno nepřímo, tj. s částečnou peáží po dálnici D1 v úseku MÚK Ostrovačice – MÚK Troubsko.

V rámci MODELU 2010 byly dopracovány výhledové intenzity dopravy na silniční síti za předpokladu realizace R43 v úseku D1 – Kuřim ve variantě „Optimalizované MŽP“ jako součást modelované koncepční varianty „Alternativní“ (viz předchozí část). Výsledky jsou promítnuty v následující části porovnání variant.

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro výběr variant specifikovaných v návrhu ZÚR

Pro porovnání sledovaných variant koridorů R43 v úseku D1 – Kuřim jsou dále v tabulce uváděny výhledové intenzity dopravy v r. 2030 v jednotlivých úsecích silniční sítě při realizaci dílčích variant R43. Použité výsledky modelování pro jednotlivé varianty koridorů vycházejí z následujících modelovaných variant výhledové sítě pro rok 2030, podrobněji specifikované v předchozí části této kapitoly.

Úsek R43-1 Troubsko / Ostrovačice (D1) - Kuřim		
Kód varianty	**Varianta - koridor**	**Modelovaná varianta výhledové sítě pro rok 2030** - MODEL
D1-A	Varianta „Bystrcká“	„Optimální“ - MODEL 2009
D1-B	Varianta „Boskovická“	MODEL 2009
D1-C	Varianta „Optimalizovaná MŽP“	„Alternativní“ - MODEL 2010

Pro účelové porovnání předpokládané intenzity dopravy jsou sledované varianty „Bystrcká“, „Boskovická“ a Optimalizovaná MŽP“ porovnány s variantou „Bez rozvoje dopravní infrastruktury“, která představuje kritickou situaci, kdy by mimo jiné nebyla realizována R43 v tomto úseku ani v jedné ze tří sledovaných variant. V tomto případě by zůstala dálková i zdrojová a cílová doprava na stávající I/43, ve směru od severu by byla zavedena do města Brna a rozváděna pouze přes VMO, případně vnitřní komunikační síť města.

Dopravní účinnost jednotlivých variant R43 v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) - Kuřim (výhledová intenzita dopravy v tis. voz. celkem/den v roce 2030)							
Varianta R43	**Úsek R43-1**						
	R43 (Čebín-D1)	I/43- ul. Sportovní x VMO	Brno, ul. Hradecká	VMO – ul. Hradecká – Vídeňská	I/23 Pisárecký tunel	I/52 ul. Vídeňská	ul. Knínič-ská x VMO
Varianta „Bystrcká“ (D1-A)	27,2 – 31,9	51,9	22,4	54,8 – 25,0	31,7	62,0	27,9
Varianta „Boskovic-ká“ (D1-B)	12,8 – 16,2	57,6	27,8	59,1 – 30,1	31,8	63,4	27,9
Varianta „Optimali-zovaná MŽP“ (D1-C)	14,8 – 16,0	58,4	32,2	61,1 – 33,3	31,0	67,5	26,0
bez R43	-	*60,2*	*32,9*	*58,7 – 34,2*	*33,6*	*66,8*	*27,3*

Z výsledků je patrné že neexistence R43 v úseku D1 - Kuřim představuje pouze výstražnou alternativu, která je z hlediska dopadů na komunikační síť města Brna katastrofální a zásadně nepřijatelná. Podrobněji v další části odůvodnění úseku Kuřim – Černá Hora, var. „Obchvatová“, řešená v poloze napojení na I/43 a VMO při neexistenci R43 v úseku D1 – Kuřim.

Pro porovnání variant v následující tabulce byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v části I. kap. D. u příslušné varianty a koridoru a zohledňující základní aspekty pilířů trvale udržitelného rozvoje území.

Úsek R43-1 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim				
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**		
		Var. „Bystrcká“ (D1-A)	**Var. „Boskovická“** (D1-B)	**Var. „Optimalizovaná MŽP“** (D1-C, D1-C/Z, D1-C/J)
1.	Přepravní funkce, parametry, dopravní účinnost navrhované varianty	– Svoji polohou přebírá přepravní funkci sdruženou – vyvážená využitelnost pro dálkovou i zdrojovou a cílovou dopravu vázanou na jádrové území OB3 – plnohodnotně zajišťuje třístupňový ochranný systém města Brna – v přímé návaznosti na JZT a JT v OB 3 přebírá současně funkci vnějšího „polookruhu“ kolem Brna (distributor vnitroaglomerační dopravy) – poloha R43 a její sdružená funkce výrazně odlehčí komunikační síti města Brna (např. snížení dopravy v ul. Hradecké oproti var. „Boskovické“ o cca 20%) - vnější rozvedení dopravy v příměstském urbanizovaném prostoru – zatížení ulice Knínické bez vlivu na výběr varianty	– Svoji polohou upřednostňuje využitelnost prioritně pro dálkovou dopravu – snížená dopravní účinnost vyvolaná značně oddálenou polohou koridoru od VMO a jádra OB3, bez přímé návaznosti na JZT – omezuje schopnost třístupňového ochranného systému – oddálením trasy vyvolá další navýšení dopravy na komunikační síti města Brna – ul. Sportovní 57,6 tis. voz./den – negativní dopady nutné řešit novou silnicí II. třídy v koridoru varianty Bystrcké pro obsluhu příměstského území a rozvedení zdrojové a cílové dopravy mimo centrum Brna – intenzita v r. 2030 cca 8,2 – 13,7 tis. voz./den – zatížení ulice Knínické v r. 2030 bez vlivu na výběr varianty (27,9 tis. voz./den)	– Svoji polohou upřednostňuje využitelnost prioritně pro dálkovou dopravu – snížená dopravní účinnost vyvolaná značně oddálenou polohou koridoru od VMO a jádra OB3, bez přímé návaznosti na JZT – omezuje schopnost třístupňového ochranného systému – oddálením trasy vyvolá navýšení dopravy na komunikační síti města Brna (kromě několika méně významných úseků) - – ul. Sportovní 58,4 tis. voz./den – na stávající silnici v poloze a směru var. „Bystrcké“ – intenzita dopravy až 10,7 tis. voz./den – zatížení ulice Knínické v r. 2030 bez vlivu na výběr varianty (26,0 tis. voz./den) – *Poznámka: nejsou realizovány mimo jiné navazující záměry JZT, JT, JVT a R52*
2.	Návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním potřeb obsluhy území (zdrojová a cílová doprava)	– MÚK Troubsko (D1, R43, R52) umožňuje přímou vazbu na JZT a JT a dále na R52 (vnější polookruh pro rozvedení dopravy a napojení ekonomicky se rozvíjejícího jižního segmentu) – MÚK Žebětín, MÚK Bystrc a MÚK Kuřim umožňují velmi příznivou obsluhu příměstského území s prostorově rozloženou vazbou zdrojové a cílové dopravy na komunikační síť města Brna – MÚK Čebín, var. MÚK Moravské Knínice umožňují příznivou vazbu na obchvat Kuřimi v severní, variantně jižní poloze s možností nezávislého obchvatu Kuřimi v úrovni II. třídy (příp. I. třídy) ve spojení Brno – Tišnov	– MÚK Ostrovačice (D1, I/23) umožňuje vazbu na I/23 a prostor Rosicka (nároky v tomto směru minimální) – MÚK Veverská Bítýška umožňuje napojení sídla, avšak bez možnosti přímého vztahu k západnímu segmentu příměstského prostoru Brna s vazbou na komunikační síť města Brna – MÚK Čebín umožňuje přímé napojení severního obchvatu Kuřimi, napojení jižního obchvatu Kuřimi je problematické a vyžaduje prověření a prodloužení trasy jižního obchvatu Kuřimi	– MÚK Ostrovačice (D1, I/23) umožňuje vazbu na I/23 a prostor Rosicka (nároky v tomto směru minimální) – MÚK Veverská Bítýška umožňuje napojení sídla, avšak bez možnosti přímého vztahu k západnímu segmentu příměstského prostoru Brna s vazbou na komunikační síť města Brna – není umožněn samostatný plnohodnotný obchvat Kuřimi v žádné ze sledovaných poloh (jižní a severní) – příznivá poloha vedení R43 ve vztahu k délce silničního přivaděče na I/43 od severu směr Brno (avšak na úkor samostatného obchvatu Kuřimi v úrovni silnic II. příp. I. třídy)

Úsek R43-1 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim				
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**		
		Var. „Bystrcká“ (D1-A)	**Var. „Boskovická“** (D1-B)	**Var. „Optimalizovaná MŽP“** (D1-C, D1-C/Z, D1-C/J)
3.	Prostorová a funkční koordinace s ostatními záměry na provedení změn v území	– koordinace s koridorem technické infrastruktury – horkovod z EDU (TE42)	– energetický koridor – koordinace s navrhovanou technickou infrastrukturou - VVN 400kV (TE3), VVTL republikového významu (P7 dle PÚR, T30) a Vírským oblastním vodovodem TV1	– energetický koridor – koordinace s navrhovanou technickou infrastrukturou - VVN 400kV (TE3), VVTL republikového významu (P7 dle PÚR, T30) a Vírským oblastním vodovodem TV1
4.	Minimalizace negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci dotčeného území, prioritně v prostoru Bystrce, variantně Veverské Bítýšky	– v kontaktu s obytným územím Bystrce řešeno zahloubením a překrytím trasy v délce 1,480 km; přiblížení k obytné zástavbě nutné řešit doplněním účinných protihlukových opatření	– přechod koncového úseku Brněnské přehrady v prostoru Veverské Bítýšky mostním objektem – estakádou – nepříznivá blízkost obytného území východní části Veverské Bítýšky bez technického opatření – tunel Chudčice s vyústěním u Chudčického hřbitova (950m)	– blízkost obytného území východní části Veverské Bítýšky a Chudčic je oproti var. „Boskovické“ řešeno bezkolizně tunelovým vedením v délce cca 1,200 km – alternativa západní D1-C/Z, vedená západně od Veverské Bítýšky, je o cca 2,5 km oproti východní poloze delší, blízkost obytného území není řešeno tunelově – riziko zhoršených podmínek životního prostředí
5.	Minimalizace negativních vlivů na veřejné zdraví (hodnocení HIA)	– z hlediska imisní zátěže suspendovaných částic PM10 ze sledovaných variant nejpříznivější – z hlediska imisní zátěže ostatních látek srovnatelná s ostatními variantami – z hlediska nočního hluku příznivější než „Optimalizovaná MŽP“ – celkově v porovnání imisní zátěže PM10 a hlukové zátěže příznivější – znečištění ovzduší mírně významnější – nutno eliminovat vhodnými opatřeními – pro oblast Troubsko – Ostopovice – Brno, Bosonohy součást záměrů, způsobujících nejvýznamnější vlivy kumulace záměrů silničních staveb v rámci JMK	– z hlediska imisní zátěže suspendovaných částic PM10 společně s var. „Optimalizovanou MŽP“ za var. „Bystrckou“ – z hlediska imisní zátěže ostatních látek srovnatelná s ostatními variantami – z hlediska nočního hluku příznivější než „Optimalizovaná MŽP“ – znečištění ovzduší mírně příznivější než u var. “Bystrcké“	– z hlediska imisní zátěže suspendovaných částic PM10 společně s var. „Boskovickou“ za var. „Bystrckou“ – z hlediska imisní zátěže ostatních látek srovnatelná s ostatními variantami – z hlediska nočního hluku méně příznivá – znečištění ovzduší mírně příznivější než u var.“Bystrcké“
6.	Minimalizace negativních vlivů na přírodní hodnoty a krajinný ráz dotčeného území	– využití násypového tělesa bývalé „německé dálnice“	– tunel pod významným krajinným prvkem Dálky	– tunel pod masivem Břenčák

Úsek R43-1 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim				
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**		
		Var. „Bystrcká“ (D1-A)	**Var. „Boskovická“** (D1-B)	**Var. „Optimalizovaná MŽP“** (D1-C, D1-C/Z, D1-C/J)
7.	Minimalizace střetů s limity využití území	– riziko střetu s MZCHÚ, průchod PP a PR, křížení NRBK a RBK – zásah do lesních porostů – 80% záboru půdy I. a II. TO – střet s územím NATURA 2000 – EVL nevylučuje realizaci	– střet s MZCHÚ, riziko střetů s PP, křížení NRBK, RBK, dotek NRBC – zásah do lesních porostů – 60% záboru půdy I. a II. TO – CHLÚ Čebín – střet s územím – střet s územím NATURA 2000 - EVL nevylučuje realizaci	– riziko střetů s PPk a PR, křížení NRBK, RBK, dotek NRBC – zásah do lesních porostů (zmírněno tunelovým vedením) – 65% záboru půdy I. a II. TO – kontakt s CHLÚ Čebín – střet s územím NATURA 2000 - EVL nevylučuje realizaci
8.	Minimalizace nežádoucí fragmentace krajiny.	– koridor v rozsáhlém úseku prochází příměstským, urbanizovaným územím	– koridor v rozsáhlém úseku prochází volnou krajinou Boskovické brázdy, kterou nepříznivě rozděluje	– koridor v rozsáhlém úseku prochází volnou krajinou Boskovické brázdy, kterou nepříznivě rozděluje
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí (**SEA**)		Jako **nejpřijatelnější** hodnocena varianta **D1-A „Bystrcká“** za podmínek stanovených v kap. A.7 oddílu A, části III. Pro výběr výsledné varianty je doporučeno zohlednit vedle environmentálních kritérií také další, především dopravně-inženýrská, příp. technicko- ekonomická.		

Doporučení výběru výsledné varianty R43 v úseku R43-1 (D1)

Na základě vyhodnocení předložených variant R43 v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí projektant doporučuje jako **výslednou variantu R43 v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim var. „Bystrckou“ (D1-A),** která je v porovnání s variantami „Boskovickou“ a „Optimalizovanou MŽP“ hodnocena jako dopravně účinnější, bez významnějších vlivů na složky životního prostředí. Z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví je podmíněna tunelovým řešením v prostoru Bystrce, doplněným protihlukovými opatřeními, která musí být řešena v rámci podrobné projektové přípravy.

Úsek R43-2 Kuřim – Černá Hora

Trasa R43 v poloze „německé dálnice“ byla potvrzena srovnávací studií „Rychlostní silnice R43, Kuřim – Sebranice“ zpracovanou firmou Transconsult s.r.o. Hradec Králové v říjnu 1994. Následně v roce 2002 byly zpracovány investiční záměry „R43 Kuřim – Černá Hora“ a „R43 Černá Hora – Sebranice“. V říjnu 2006 pak byla zpracována aktualizace technické studie pod názvem „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ firmou HBH Projekt spol. s r.o. Na základě zjišťovacího řízení byl proces EIA doplněn o další dvě nové varianty (2, 3), pro které byla zpracována v červenci 2007 vyhledávací studie a následně v prosinci 2007 zveřejněna dokumentace EIA. Všechny tři zmíněné varianty jsou obsaženy v návrhu ZÚR JMK a dále jsou doplněné variantou „Optimalizovanou MŽP“, která vychází ze zmíněného konceptu studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“.

- **Varianta „Německá“** (D2-A)

Trasa navazuje v MÚK Čebín na předchozí varianty D1-A a D1-B v úseku R43-1. V koridoru „německé dálnice“ prochází mezi obcemi Drásov a Malhostovice. Přírodní památku Krkatá Bába překračuje estakádou, východně míjí obec Žernovník. Přírodní památce Čtvrtky za Bořím se vyhýbá odchýlením trasy od původní stopy. Návaznost na nižší silniční síť a obsluhu území zajišťují MÚK Čebín (II/385) a MÚK Černá Hora (II/377).

- **Varianta „Malhostovická“** (D2-B)

Z hlediska koncepce představuje pouze podvariantu k variantě „Německé“. Koridor se odklání od stopy var. „Německé“, pokračuje z východní strany prostorem Malhostovic, západně míjí Nuzířov. Trasa je vedena v zářezu hloubky až 18m. Koridor západně míjí Újezd u Černé Hory, kde je trasa vedena v zářezu hloubky až 20m, pokračuje náročným technickým řešením s mosty, estakádami a dalšími zářezy hloubky 23 až 27m. Přírodní památku Čtvrtky za Bořím míjí západně. Návaznost na silniční síť nižšího řádu a obsluhu území zajišťují MÚK Čebín

- **Varianta „Obchvatová“** (D2-C)

Varianta „Obchvatová“ byla ze strany MŽP uplatněna u ŘSD ČR jako požadavek na doplnění hodnocení vlivů stavby na životní prostředí v rámci projektové přípravy stavby rychlostní silnice R43, vedené ve stávajícím koridoru silnice I/43 v úseku Černá Hora – Česká s napojením do stávající trasy a s jejím odklonem u Ivanovic. Z hlediska funkce, technických požadavků, normových parametrů rychlostní silnice i dopadů na komunikační systém a obytnou funkci města Brna 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 připravovaného VMO – I/42, který výhledově vyžaduje „kapacitní posilu“ v podobě vnějšího dopravního koridoru, který může převzít R43 ve variantě „Bystrcké“. Napojení na nižší silniční síť a obsluhu území v této variantě zajišťují MÚK Lipůvka a Černá Hora.

- **Varianta „Optimalizovaná MŽP“** (D2-D)

Varianta „Optimalizovaná MŽP“ vychází z kolektorové křižovatky MÚK Kuřim sever, boční hřbet masivu Zlobice podchází východně raženým tunelem dl. 480m. Obce Lipůvka a Lažany míjí západně v dostatečné vzdálenosti a výšce nad oběma obcemi. V krátkém úseku před Černou Horou se dostává do společného koridoru se zbývajícími třemi variantami. V prostoru MÚK Černá Hora společný koridor opouští. Poloha MÚK je situována tak, že umožňuje návaznost na další úsek pouze ve variantě D3-A. Návaznost na případnou variantu D3-B tato poloha vylučuje.

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro výběr variant specifikovaných v návrhu ZÚR

Pro porovnání sledovaných variant koridorů R43 v úseku R43-2 Kuřim – Černá Hora jsou dále v tabulce uváděny výhledové intenzity dopravy v r. 2030 v jednotlivých úsecích silniční sítě při realizaci dílčích variant R43. Použité výsledky modelování pro jednotlivé varianty koridorů vycházejí z následujících modelovaných variant výhledové sítě pro rok 2030, podrobněji specifikované v předchozí části této kapitoly.

Úsek R43-2 Kuřim – Černá Hora		
Kód varianty	**Varianta - koridor**	**Modelovaná varianta výhledové sítě pro rok 2030** - MODEL
D2-A	Varianta „Německá“	„Optimální“ - MODEL 2009
D2-B	Varianta „Malhostovická“	MODEL 2009
D2-C	Varianta „Obchvatová“	„Bez rozvoje dopravní infrastruktury“ - MODEL 2010
D2-D	Varianta „Optimalizovaná MŽP“	„Alternativní“ - MODEL 2010

Dopravní účinnost jednotlivých variant R43 v úseku Kuřim – Černá Hora (výhledová intenzita dopravy v tis. voz. celkem/den v roce 2030)					
	Úsek R43-2				
Varianta R43	R43-2 Kuřim – Černá Hora	I/43 Lipůvka - Česká	I/43 Česká – Brno, ul. Hrad.	Brno, ul. Hradecká	Brno, ul. Sportovní x VMO
Varianta „Německá“ a „Malhostovická“ (D2-A,B) *v návaznosti na úsek Kuřim – D1 ve stopě „Bystrcké“*	23,0	25,0	36,9 – 50,6	22,4 – 21,2	38,8 – 51,8
Varianta „Německá“ a „Malhostovická“ (D2-A,B) *v návaznosti na úsek Kuřim – D1 ve stopě „Boskovické“*	13,0 – 24,6	31,8	48,3 – 61,8	26,6 – 27,8	44,6 – 57,6
Varianta „Optimalizovaná MŽP“ (D2-D) *v návaznosti na úsek Kuřim – D1 ve stopě „Optimalizované MŽP“*	23,5	17,3 – 40.6	40,7 – 60,1	31,0 – 32,2	45,4 – 58,4
Varianta „Obchvatová“ (D2-C)	35,0 – 23,6	35,0 - 33,9	57,9 – 70,8	34,2 – 32,9	47,1 – 60,2

Pro porovnání variant v následující tabulce byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v části I. kap. D. u příslušné varianty a koridoru a zohledňující základní aspekty pilířů trvale udržitelného rozvoje území.

Úsek R43-2 Kuřim – Černá Hora					
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**			
		Varianta „Německá“ (D2-A)	**Varianta „Malhostovická“** (D2-B)	**Varianta „Optimalizovaná MŽP“** (D2-D)	**Varianta „Obchvatová“** (D2-C)
1.	Přepravní funkce, parametry, dopravní účinnost navrhované varianty	– Varianta umožňuje návaznost na koridor R43 ve směru na Brno ve var. „Bystrcké“ (D1-A) a „Boskovické“ (D1-B) – návaznost na I/43 ve směru na Brno zajištěna z MÚK Čebín severním obchvatem Kuřimi – vazba na variantu jižního obchvatu Kuřimi není řešena (podmíněno prověřením prodloužení jižního obchvatu Kuřimi do MÚK Čebín) – mosty, estakády dl. 350-570 m	– Varianta umožňuje návaznost na koridor R43 ve směru na D1 ve var. „Bystrcké“ “ (D1-A) a „Boskovické“ (D1-B) – návaznost na I/43 ve směru na Brno zajištěna z MÚK Čebín severním obchvatem Kuřimi – vazba na variantu jižního obchvatu Kuřimi není řešena (podmíněno prověřením prodloužení jižního obchvatu Kuřimi do MÚK Čebín) – mosty, estakády 65 m, zářezy hl. 18-27m	– Varianta umožňuje návaznost koridoru R43 ve směru na D1 ve var. „Optimalizované MŽP“ (D1-C) a „Boskovické“ (D1-B) – vazba na variantu jižního obchvatu Kuřimi není řešena (podmíněno prověřením ve vztahu k blízkosti MÚK Kuřim sever) – mosty, tunel dl. 480m, zářezy hl.do 30m	– Varianta neumožňuje návaznost koridoru R43 ve směru na D1 v žádné z variant v úseku Kuřim – D1 – obchvat Kuřimi reálný pouze ve variantě severní (II/385), ve variantě jižní podmíněno zásadním přeřešením ve směru na Tišnov – zásadně kolizní z hlediska vlivů na obytné území Brna - dopravní přetížení komunikační sítě – neumožňuje odklon mimo VMO – není zajištěn třístupňový ochranný systém, – mosty, estakáda dl. 653 m, zářezy hloubky do 18 m

Úsek R43-2 Kuřim – Černá Hora					
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**			
		Varianta „Německá“ (D2-A)	**Varianta „Malhostovická“** (D2-B)	**Varianta „Optimalizovaná MŽP“** (D2-D)	**Varianta „Obchvatová“** (D2-C)
2.	Návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním potřeb obsluhy území	– MÚK Čebín (vazba na obchvat Kuřimi ve variantách severní a jižní) – MÚK Černá Hora – vazba na I/43	– MÚK Čebín (vazba na obchvat Kuřimi ve variantách severní a jižní) – MÚK Černá Hora – vazba na I/43	– MÚK Kuřim sever (vazba na Kuřim a silnici I/43 ve směru na Brno) – MÚK Černá Hora – vazba na I/43	– MÚK Lipůvka (vazba ve směru na Blansko) – MÚK Černá Hora – vazba na I/43
3.	Prostorová a funkční koordinace s ostatními záměry na provedení změn v území	– nejsou známy	– koordinace s navrhovanou technickou infrastrukturou - VVTL republikového významu	– koordinace s navrhovanou technickou infrastrukturou - VVTL republikového významu	– koordinace s navrhovanou technickou infrastrukturou - VVTL republikového významu
4.	Minimalizace negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci dotčeného území	– řešeno oddálením trasy od obytného území sídel (Čebín, Malhostovice)	– řešeno oddálením trasy od obytného území sídel (Malá Lhota, Újezd u Černé Hory a Malhostovice)	– řešeno oddálením trasy od obytného území sídel (Malá Lhota, Újezd u Černé Hory a Malhostovice) s využitím terénního reliéfu	– řešeno oddálením trasy od obytného území sídel
5.	Minimalizace negativních vlivů na veřejné zdraví (hodnocení HIA)	– z hlediska znečištění ovzduší riziko celkově nízké a přijatelné – srovnatelné pro všechny varianty – z hlediska nočního hluku příznivější společně s var. D2-B	– z hlediska znečištění ovzduší riziko celkově nízké a přijatelné – srovnatelné pro všechny varianty – z hlediska nočního hluku příznivější společně s var. D2-A	– z hlediska znečištění ovzduší riziko celkově nízké a přijatelné – srovnatelné pro všechny varianty – z hlediska nočního hluku méně příznivá oproti var. D2-A a D2-B	– z hlediska znečištění ovzduší riziko celkově nízké a přijatelné – srovnatelné pro všechny varianty – z hlediska nočního hluku nepříznivá – realizace nevhodná
6.	Minimalizace negativních vlivů na přírodní hodnoty a krajinný ráz dotčeného území	– řešeno mosty, estakádou a odklonem trasy	– řešeno mosty, estakádou a odklonem trasy	– řešeno tunelem, mosty a odklonem trasy	– řešeno mosty a odklonem trasy
7.	Minimalizace střetů s limity využití území	– křížení RBK, riziko střetu s PP Krkatá bába, kontakt s PP – 40% půdy v I. a II. TO – zásah do lesních porostů – střet s územím NATURA 2000 – EVL nevylučuje realizaci	– křížení RBK, riziko střetů s PP, kontakt s PPk – 30% půdy v I. a II. TO – zásah do lesních porostů – střet s územím NATURA 2000 – EVL nevylučuje realizaci	– křížení RBK, kontakt s PP a PPk – 60% půdy v I. a II. TO – zásah do lesních porostů	– křížení RBK, riziko střetů s PP, kontakt s PPk – 30% půdy v I. a II. TO – významný zásah do lesních celků
8.	Minimalizace nežádoucí fragmentace krajiny	– koridor veden volnou krajinou	– koridor veden volnou krajinou	– koridor veden v převážném rozsahu v souběhu se stávající I/43	– koridor veden volnou krajinou, v dílčím úseku v koridoru stávající I/43
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí (**SEA**)		Pro zapracování do ZÚR JMK z hlediska hodnocení SEA je **doporučen výběr z var. D2-B a D2-D**, za podmínek stanovených v kapitole A.7, oddílu A, části III. Vzhledem k protikladným hodnocením z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je při konečném výběru z obou doporučených variant nezbytné zohlednit vedle environmetálních kritérií také dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická kritéria.			

Doporučení výběru výsledné varianty R43 v úseku R43-2 (D2)

Na základě vyhodnocení předložených variant R43 v úseku Kuřim – Černá Hora z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví, složky životního prostředí projektant doporučuje jako **výslednou variantu R43 v úseku Kuřim – Černá Hora var. „Malhostovickou" (D2-B).** Tato varianta je sice společně s var. „Německou" (D2-A) z hlediska dopravní účinnosti (především v návaznosti na var. D1-A v úseku D1- Kuřim), vlivů na veřejné zdraví a lokality NATURA 2000 hodnocena srovnatelně jako nejpříznivější, z hlediska vlivů na složky životního prostředí však společně s var. „Optimalizovanou MŽP" (D2-D) jako přijatelnější. Variantu „Obchvatovou" (D2-C) lze vnímat pouze jako „varovnou" variantu kritického scénáře, který by znamenal nežádoucí přehlcení komunikačního systému města Brna a maximální ohrožení životního prostředí a veřejného zdraví obyvatel.

Úsek R43-3 Černá Hora – Svitávka / Olešnice (hranice kraje)

Příprava stavby R43, v úseku Černá Hora – Svitávka byla sledovaná v trase „německé dálnice", Podkladem pro alternativní koncepční variantu jiného směrového vedení je dle požadavku MŽP diplomová práce diplomanta pana Petra Poláka; „Vyhledávací studie rychlostní silnice R43 v úseku Letovice – Litomyšl" (05/2007). Výsledky této práce jsou zohledněny v ZÚR JMK jako varianty v úsecích R43-3 a R43-4. Obě varianty jsou společně s ostatními sledovanými vyhodnoceny z hlediska udržitelného rozvoje území včetně hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA), veřejné zdraví (HIA), lokality NATURA 2000 a předloženy do společného projednání.

- **Varianta „Německá"** (D3-A)

Koridor R43 je veden od MÚK Černá Hora východně od Lysic a Drnovic do prostoru severozápadně od Skalice nad Svitávkou, kde je navržena kolektorová MÚK Skalice nad Svitávkou - MÚK Svitávka. V tomto křižovatkovém uzlu je současně řešeno napojení koridoru silnice I/19. Návaznost na nižší silniční síť a obsluhu území zajišťují MÚK Černá Hora a kolektorová MÚK Skalice nad Svitávkou – MÚK Svitávka. Koridor ve var. „Německé" svoji polohou umožňuje návaznost na koridor R43 na území Pardubického kraje ve směru na Moravskou Třebovou, vymezený v ZÚR Pardubického kraje.

- **Varianta „Diplomová práce - západní"** (D3-B)

Koridor R43 v této variantě přebírá jednu z variant (B) návrhu diplomové práce (varianty B, C, C+, D, D+), která sleduje, na rozdíl od PÚR ČR 2008, odklon R43 ve směru na Svitavy (R35). Základní poloha trasy a její průchod územím se odklání od sledované rozvojové osy OS10 a je veden zcela mimo oblast s významnější sídelní strukturou a koncentrací bydlení či ekonomických aktivit. Přestože v koridoru jsou sledovány křižovatky MÚK Černá Hora, MÚK Bedřichov, MÚK Rozseč u Kunštátu, MÚK Kněževes, využitelnost pro obsluhu území bude minimální. Trasa varianty západní (B) byla v rámci diplomové práce vyhodnocena jako nejméně ekonomicky výhodná a nebyla sledována v podrobnějším návrhu. Přesto je do návrhu ZÚR JMK zapracována pro koncepční posouzení variant v rámci vyhodnocení udržitelného rozvoje území včetně SEA, HIA a Natura 2000 dle zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro výběr variant specifikovaných v návrhu ZÚR

Pro porovnání sledovaných variant koridorů R43 v úseku R43-3 Černá Hora – Svitávka / Olešnice (hranice kraje) jsou dále v tabulce uváděny výhledové intenzity dopravy v r. 2030 v jednotlivých úsecích silniční sítě při realizaci dílčích variant R43. Použité výsledky modelování pro jednotlivé varianty koridorů vycházejí z následujících modelovaných variant výhledové sítě pro rok 2030, podrobněji specifikované v předchozí části této kapitoly.

Úsek R43-3 Černá Hora – Svitávka / Olešnice (hranice kraje)		
Kód varianty	**Varianta - koridor**	**Modelovaná varianta výhledové sítě pro rok 2030** - MODEL
D3-A	Varianta „Německá“	„Optimální“ - MODEL 2009
D3-B	Varianta „Diplomová práce - západní“	nebyla modelována

Dopravní účinnost jednotlivých variant R43 v úseku Černá Hora – Svitávka / Olešnice (hranice kraje) (výhledová intenzita dopravy v tis. voz. celkem/den v roce 2030)			
Varianta R43	**Úsek R43-3**		
	R43 Černá Hora – Svitávka; D3-A	R43 Černá Hora – Olešnice (hranice kraje); D3-B	I/43 Černá Hora – Svitávka
Varianta „Německá“ (D3-A) *v návaznosti na var. napojení na D1 ve stopě „Bystrcké“*	20,9	0	3,3 – 2,5
Varianta „Německá“ (D3-A) *v návaznosti na var. napojení na D1 ve stopě „Boskovické“*	22,2	0	2,1 – 1,7
Varianta „Diplomová práce - západní“ (D3-B)	0	nebyla modelována	nebyla modelována

Pro porovnání variant v následující tabulce byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v části I. kap. D. u příslušné varianty a koridoru a zohledňující základní aspekty pilířů trvale udržitelného rozvoje území.

Úsek R43-3 Černá Hora – Svitávka / Olešnice (hranice kraje)			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**	
		Varianta „Německá“ (D3-A)	**Varianta „Diplomová práce - západní“** (D3-B)
1.	Přepravní funkce, dopravní účinnost navrhované varianty	– poloha koridoru v návaznosti na D4-A řeší návaznost na R35 v prostoru Moravské Třebové – z hlediska dopravního zatížení R43 ve srovnání k souběžné intenzitě na stávající I/43 potvrzuje relativně vysokou dopravní účinnost	– poloha koridoru upřednostňuje návaznost na R35 v prostoru Svitav – poloha západně od I/43 – dopravní zatížení na R43 ve srovnání k souběžné intenzitě na stávající I/43 nelze porovnat s var. D3-A (nebylo modelováno) –
2.	Návaznost na koridor R43 v Pardubickém kraji	– koordinace zajištěna	– koordinace není zajištěna (koridor nenavazuje na koridor R43 sledovaný v ZÚR)
3.	Návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním potřeb obsluhy území	– MÚK Černá Hora, vazba na I/43 a II. tř. Rájec-Jestřebí - Kunštát – MÚK Svitávka (D3-A), vazba I/43, I/19 a prostor Boskovicko (porovnatelné s var. D3-B pouze v návaznosti na var. D4-A a D4-B)	– MÚK Černá Hora, vazba na I/43 a II. tř. Rájec-Jestřebí - Kunštát – MÚK Bedřichov, vazba na III. tř. (min. využitelnost pro obsluhu území) – MÚK Rozseč nad Kunštátem, vazba na silnici I/19 – MÚK Kněževes, vazba na III. tř. (min. využitelnost pro obsluhu území)

Úsek R43-3 Černá Hora – Svitávka / Olešnice (hranice kraje)			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**	
		Varianta „Německá“ (D3-A)	**Varianta „Diplomová práce - západní“** (D3-B)
4.	Prostorová a funkční koordinace s ostatními záměry na provedení změn v území	– koordinace s technickou infrastrukturou - VVTL republikového významu (P7 dle PÚR, T30)	– nejsou známy
5.	Minimalizace negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci dotčeného území	– výraznější negativní vlivy nejsou známy	– průchod středem rekreační oblasti Povodí Svratky
6.	Minimalizace negativních vlivů na veřejné zdraví (hodnocení HIA)	– z hlediska hlukové a imisní zátěže ve srovnání s var. D3-B méně příznivá; lze však považovat za přípustnou	– z hlediska hlukové a imisní zátěže nejpříznivější – ve všech negativních projevech zasahuje nejmenší počet obyvatel
7.	Minimalizace negativních vlivů na přírodní hodnoty a krajinný ráz dotčeného území	– výraznější negativní vlivy nejsou známy	– průchod středem PP
8.	Minimalizace střetů s limity využití území	– kontakt s PP a PPk – 90% záboru půdy I. a II. TO – zásah do lesních porostů	– riziko střetů s PP, PR – 20% záboru půdy I. a II. TO – poddolované území – velmi výrazný zásah do lesních porostů
9.	Minimalizace nežádoucí fragmentace krajiny	– koridor v převažujícím rozsahu prochází ve vzdálenosti 7-13km od stávající I/43 – předpoklad nižší míry fragmentace území	– koridor v převažujícím rozsahu prochází v minimální vzdálenosti cca 1,5 – 4km od stávající I/43 – riziko vyšší míry fragmentace území
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí (**SEA**)		Jako **nejpřijatelnější** je hodnocena varianta **D3-A „Německá“** v návaznosti na var. D4-A. Realizace je možná za podmínek stanovených v kapitole A.7, oddílu A, části III. Pro výběr výsledné varianty je i přesto doporučeno zohlednit vedle environmentálních kritérií také další, především dopravně-inženýrská, příp. technicko- ekonomická.	

Doporučení výběru výsledné varianty R43 v úseku R43-3 (D3)

Na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant R43 v úseku Černá Hora – Svitávka / Olešnice (hranice kraje) z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, projektant doporučuje jako **výslednou variantu R43 v úseku Černá Hora – Svitávka / Olešnice (hranice kraje) var. „Německou“ (D3-A).** Tato varianta je v návaznosti na R43 v úseku Svitávka - Velké Opatovice (hranice kraje) ve var. D4-A páteří rozvojové osy republikového významu OS9, v návaznosti na Pardubický kraj je koordinovaná s navazujícím koridorem R43, vymezeném v ZÚR PK.

Úsek R43-4 Svitávka – Velké Opatovice / Horní Smržov – hranice kraje

Příprava stavby R43, v úseku Svitávka - Velké Opatovice (hranice kraje) byla sledovaná v trase “německé dálnice“. Podkladem pro územní vymezení alternativní koncepční varianty jiného směrového vedení oproti variantě „Německé“ je dle požadavku MŽP diplomová práce „Vyhledávací studie rychlostní silnice R43 v úseku Letovice – Litomyšl“ varianta D, vyhodnocená v rámci diplomové práce jako ekonomicky nejpříznivější.

- **Varianta „Německá“** (D4-A)

Koridor R43 je veden od kolektorové MÚK Svitávky severozápadně od obce Chrudichromy, těsně míjí Sudice, pokračuje prostorem Vanovic a dále východně od Velkých Opatovic, kde přechází na území Pardubického kraje a navazuje na koridor R43, sledovaný v ZÚR Pardubického kraje.

Návaznost na silniční síť nižšího řádu a obsluhu území zajišťují MÚK Svitávka, Vanovice a Velké Opatovice.

- **Varianta „Diplomová práce - východní“** (D4-B)

Koridor alternativní trasy se odklání od stopy „německé dálnice“ v MÚK Svitávka. Pokračuje v koridoru souběžně vedeném východně od stávající silnice I/43. Východně míjí Letovice a v prostoru Horního Smržova přechází na území Pardubického kraje. Problémem je chybějící návaznost koridoru R43 na území sousedního kraje. Koridor je veden velmi členitým terénem, s čímž je spojena i technická náročnost celé stavby. Návaznost na silniční síť nižšího řádu a obsluhu území zajišťují MÚK Svitávka, Letovice a Na Chlumské.

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro výběr variant specifikovaných v návrhu ZÚR

Pro porovnání sledovaných variant koridorů R43 v úseku R43-4 Svitávka – Velké Opatovice / Horní Smržov – hranice kraje jsou dále v tabulce uváděny výhledové intenzity dopravy v r. 2030 v jednotlivých úsecích silniční sítě při realizaci dílčích variant R43. Použité výsledky modelování pro jednotlivé varianty koridorů vycházejí z následujících modelovaných variant výhledové sítě pro rok 2030, podrobněji specifikované v předchozí části této kapitoly.

Úsek R43-4 Svitávka – Velké Opatovice / Horní Smržov – hranice kraje		
Kód varianty	**Varianta - koridor**	**Modelovaná varianta výhledové sítě pro rok 2030** - MODEL
D4-A	Varianta „Německá“	„Optimální“ - MODEL 2009
D4-B	Varianta „Diplomová práce - východní“	„Alternativní“ – MODEL 2010

Dopravní účinnost jednotlivých variant R43 v úseku Svitávka – Velké Opatovice / Horní Smržov – hranice kraje (výhledová intenzita dopravy v tis. voz. celkem/den v roce 2030)			
Varianta R43	**Úsek R43-3**		
	R43 Svitávka – Velké Opatovice – hranice kraje D4-A	R43 Svitávka – Horní Smržov – hranice kraje; D4-B	I/43 Svitávka – Stvolová – hranice kraje
Varianta „Německá“ (D4-A) *v návaznosti na var. napojení na D1 ve stopě „Bystrcké“*	12,7 – 14,0	0	11,0 – 7,1
Varianta „Německá“ (D4-A) *v návaznosti na var. napojení na D1 ve stopě „Boskovické“*	12,7 – 14,0	0	11,0 – 7,1
Varianta „Diplomová práce - východní“ (D4-B)	0	18,0 – 13,6	5.3 – 1,9

Pro porovnání variant v následující tabulce byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v části I. kap. D. u příslušné varianty a koridoru a zohledňující základní aspekty pilířů trvale udržitelného rozvoje území.

Úsek R43-4 Svitávka – Velké Opatovice / Horní Smržov – hranice kraje			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**	
		Varianta „Německá“ (D4-A)	**Varianta „Diplomová práce - východní“** (D4-B)
1.	Přepravní funkce, dopravní účinnost navrhované varianty	– přímé spojení Brno – Svitavy ponecháno na stávající silnici I/43 – potvrzena její významná funkce mezikrajského propojení s předpokládanými návaznostmi na R35 v „neutrální“ poloze se směrově vyváženým rozložením navazujících vztahů	– upřednostněno spojení Brno – Svitavy v historicky vedeném koridoru; I/43 pouze ve funkci doprovodné komunikace s obsluhou území; R43 s prioritně dálkovým přepravním významem – koncepce R43 ve spojení na

Úsek R43-4 Svitávka – Velké Opatovice / Horní Smržov – hranice kraje			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**	
		Varianta „Německá“ (D4-A)	**Varianta „Diplomová práce - východní“** (D4-B)
		jak ve směru na Svitavy a Pardubice, tak ve směru na Mohelnici a dále na Jeseník, opačně Olomouc – vzrůstající intenzita na R43 ve směru na Šebetov a Velké Opatovice ukazují na relativně vysokou dopravní využitelnost a účinnost pro dotčené území Jihomoravského kraje; hodnoty okolo 14 tis. voz./24 hod. však potvrzují potřebnost realizace v dlouhodobějším horizontu	Svitavy má z hlediska dopravní využitelnosti pro dotčené území oproti var. D4-A má nižší dopravní účinnost – nízká využitelnost zpoplatněné silnice na krátké vzdálenosti – hodnoty okolo 18 tis. voz./24 hod. však potvrzují shodně s var. D4-A potřebnost realizace v dlouhodobějším horizontu
2.	Návaznost na koridor R43 v Pardubickém kraji	– koordinace zajištěna - sleduje v současné době potvrzenou koncepci napojení na prostor Moravské Třebové (ZÚR Pardubického kraje veřejně projednané)	– koordinace není zajištěna (koridor nenavazuje na koridor sledovaný v veřejně projednaném ZÚR Pardubického kraje)
3.	Návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním potřeb obsluhy území	– na území JMK se odklání od stávající I/43, avšak sleduje urbanizovaný pás a blízkost významných center osídlení (Boskovice, Velké Opatovice) v rozvojové ose republikového významu OS10 – MÚK Svitávka, vazba I/43, I/19 a prostor – MÚK Vanovice, vazba na II/374 a III. tř. – MÚK Velké Opatovice, vazba na II/374 a II/372	– na území JMK sleduje širší prostor stávající I/43 a rozvojovou osu republikového významu OS10 – MÚK Svitávka, vazba I/43, I/19 a prostor – MÚK Letovice, vazba na I/43 (nepřímo) – MÚK Na Chlumské, vazba na II/372 a II/368
4.	Prostorová a funkční koordinace s ostatními záměry na provedení změn v území	– koordinace s technickou infrastrukturou - VVTL republikového významu (P7 dle PÚR, T30) a vedením 110 kV nadmístního významu TE18	– koordinace s technickou infrastrukturou - vedením 110 kV nadmístního významu TE18
5.	Minimalizace negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci dotčeného území	– průchod v těsné blízkosti sídel Velké Opatovice, Sudice, Chrudichromy	– výraznější negativní vlivy nejsou známy
6.	Minimalizace negativních vlivů na veřejné zdraví (hodnocení HIA)	– z hlediska nočního a denního hluku oproti var. D4-B příznivější¨ – z hlediska imisního zatížení přijatelná	– z hlediska nočního hluku nejméně vhodná, v případě denního hluku dochází k menšímu poklesu počtu zasažených obyvatel – bude vyžadovat větší rozsah protihlukových opatření – z hlediska imisního zatížení přijatelná
7.	Minimalizace negativních vlivů na přírodní hodnoty a krajinný ráz dotčeného území	– výraznější negativní vlivy nejsou známy	– výraznější negativní vlivy nejsou známy
8.	Minimalizace střetů s limity využití území	– křížení s RBK – kontakt s CHLÚ	– křížení s RBK – dobývací prostor Březinky, CHLÚ
9.	Minimalizace nežádoucí fragmentace krajiny	– koridor v rozsáhlém úseku prochází volnou krajinou	– koridor veden v širším prostoru stávající silnice I/43
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí (**SEA**)		Jako **nejpřijatelnější** je hodnocena varianta **D4-A „Německá“** v návaznosti na předchozí úsek a var. D3-A. Realizace je možná za podmínek stanovených v kapitole A.7, oddílu A, části III. Pro výběr výsledné varianty je i přesto doporučeno zohlednit vedle environmentálních kritérií také další, především dopravně-inženýrská, příp. technicko- ekonomická.	

Doporučení výběru výsledné varianty R43 v úseku R43-4 (D4)

Na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant R43 v úseku Svitávka – Velké Opatovice / Horní Smržov – hranice kraje z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí projektant doporučuje jako **výslednou variantu R43 v úseku Svitávka – Velké Opatovice / Horní Smržov – hranice kraje var. „Německou" (D4-A),** která je v mezikrajských návaznostech koordinovaná se záměry projednanými s dotčenými orgány v rámci ZÚR Pardubického kraje. S ohledem na průchodnost a charakter území je varianta D4-A svým prostorovým vedením příznivější a technicky méně náročná.

(k bodům 54 - 55)

Koridor R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, včetně doprovodných komunikací (D65) je dle PÚR ČR 2008 vymezen jako koridor kapacitní silnice R52 Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen / Rakousko (E461). Z hlediska rozvoje dálnic a rychlostních silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v UV č. 741/1999 Sb. k Návrhu rozvoje dopravních sítí v ČR do r. 2010 a sledována k postupné realizaci. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 součástí evropské sítě E (E461), součástí Transevropského multimodálního koridoru, větve VI.B, vymezeného v souladu s mezinárodními dohodami v PÚR ČR 2008 jako součást spojení Katowice – Ostrava – Břeclav – Wien v železničním spojení, v silničním spojení Katowice – Ostrava – Brno – Wien. Napojovacím bodem R52 s A5 Wien – Schrick – Drasenhofen je prostor Mikulov / Drasenhofen. Poloha a propojení obou nadřazených dopravních cest ve větvi VI.B TEMMK je potvrzeno uzavřenou mezinárodní dohodou mezi Rakouskou spolkovou republikou a vládou České republiky o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52. Koridor R52 vytváří páteř rozvojové osy nadmístního významu N-OS3 Vídeňské s napojením do jižního segmentu rozvojové oblasti republikového významu OB3 Brno.

Záměr na dostavbu chybějícího úseku R52 Pohořelice - hranice ČR je odsouhlasen Deklarací Zastupitelstva Jihomoravského kraje o podpoře přípravy a prosazování realizace rychlostní silnice R52 z prosince 2009, kde Zastupitelstvo Jihomoravského kraje deklaruje společný zájem při podpoře a prosazování realizace rychlostní silnice R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen / Rakousko a současně apeluje na všechny zúčastněné strany urychlit přípravu a realizaci tohoto rozvojového projektu.

Koridor rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov hranice ČR / Rakousko, včetně doprovodných komunikací, sledovaný v ZÚR JMK, navazuje na stávající již provozovaný úsek rychlostní silnice R52 Rajhrad – Pohořelice s ukončením v MÚK Pohořelice (I/52 x I/53). Navazující úsek Pohořelice – hranice ČR / Rakousko byl prověřován v roce 2001 v úrovni vyhledávací studie v pěti variantách. Z posouzení EIA byly vybrány dvě varianty vedení R52, z nichž v rámci procesu EIA byla následně vybrána výsledná varianta „ŘSD" (D65-A). Ta byla postupně rozpracována v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí.

Varianta D65-A v maximální míře využívá stávající koridor I/52, vedený přes vodní nádrž Nové Mlýny. ZÚR JMK pro komplexnost nejužšího výběru variantních tras předkládá dvě varianty koridoru D65, a to variantu „ŘSD" (D65-A) a variantu „Alternativní západní" (D65-B), obě se shodným místem přechodu na Rakouskou stranu s návazností na postupně realizovanou dálnici A5 ve směru od Wien.

V následující tabulce je uveden přehled významných jednání, dokumentů a dokumentací republikového a mezinárodního významu včetně dohod a jednání, které jsou součástí dlouhodobé a komplexní přípravy kapacitního silničního spojení mezi Brno – Wien v trase přes Mikulov obou zemí.

Přehled zásadních jednání, dokumentů a dokumentací dlouhodobé přípravy kapacitního silničního spojení Brno – Wien v trase přes Mikulov		
Rok	Jednání, dokument, dokumentace	Výsledek
1997	Wien: jednání MDS x Spolkové ministerstvo hospodářství	- Potvrzená dohoda o koordinované činnosti při zabezpečení územní ochrany výstavby 4-pruhové rychlostní silnice, propojující Vídeň s Brnem, - rakouskými orgány zadáno zpracování studie hodnotící územní možnosti, vytváření podmínek pro rozvoj regionů, dopravní a ekonomické efekty plánované dálnice i dopady na krajinu a to v koridorech směřujících na Reintal (Břeclav), Drasenhofen (Mikulov) a Laa an der Thaya (Hevlín).
1997	Studie hodnotící územní možnosti, vytváření podmínek pro rozvoj regionů, dopravní a ekonomické efekty plánované dálnice i dopady na krajinu, a to v koridorech směřujících na Reinthal (Břeclav), Drasenhofen (Mikulov) a Laa an der Thaya (Hevlín)	- Výsledkem byl zásadní požadavek Rakouska na vedení koridoru pro výstavbu dálnice A5 v trase Wien – Wolkersdorf- státní hranice ČR u Drasenhofenu. - Výsledek promítnut do novely Spolkového zákona o silnicích – BStG z r. 1971 s platností od 19.8.1999. Uzákoněno vedení dálnice A5 Nord Autobahn v trase Grossebersdorf . Wolkersdorf – státní hranice u Drasenhofenu.
1999	Valtice: jednání expertní skupiny ve věci R52 / A5, z české strany za účasti MDS, MŽP, ŘSD, starostů Mikulova a Břeclavi, předností okresních úřadů Znojmo a Břeclav	- Česká strana informuje, že místo překročení státní hranice ČR / Rakousko sleduje v oblasti Nový Přerov (mimo stávající hraniční přechod Mikulov). Zástupci MŽP upozorňují, že stávající I/52 vede po okraji CHKO Pálava a navrhují odklonit trasu na hraniční přechod Břeclav – Poštorná, - návrh MŽP byl ze strany Rakouska jednoznačně odmítnut jako nepřijatelný.
1999 - 2005	Územně technické studie prověření trasy 4-pruhové silnice v trase Pohořelice – státní hranice ČR / Rakousko ve značně náročném území a to především z ekologického hlediska	- Varianta R52 přes Hevlín nebyla nikdy posuzována s ohledem na zřejmou dopravní nevýhodnost a z ní plynoucích negativních ekonomických dopadů, problematickou etapovou výstavbu a odmítavý postoj rakouské strany ve vztahu k možnostem využití dálnice pro rozvoj území, - varianta R52 s využitím D2 a R55 s obchvatem Břeclavi byla posuzována jako součást komparativních studií spojení Brno – Wien, podrobně však nebyla rozpracována z důvodů zásadně odmítavého postoje rakouské strany, které se do dnešního dne nezměnilo. Kromě toho toto spojení se vyhodnotilo jako o cca 8 – 10 km delší, docházelo by k časovým ztrátám a zvýšení provozních nákladů silničního provozu. Z hlediska průchodu ekologicky cenným územím by nebylo možné počítat s vedením 4-pruhové směrově dělené silnice v parametrech rychlostní silnice. Došlo by ke kolizi trasy s již vyhlášenou soustavou NATURA 2000; s ptačí oblastí Soutok-Tvrdonicko, s evropsky významnou lokalitou Soutok-Podluží a s územím cenných lužních lesů v úseku mezi Poštornou a státní hranicí, - posuzovány varianty R52 Pohořelice – Brod nad Dyjí – Nový Přerov a nové varianty v trase Pohořelice – Mikulov.
2005	Stanovisko MŽP k posuzování stavby R52 na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění	- Kladné stanovisko MŽP, - součástí posudku EIA posudek autorizované osoby na vliv stavby R52 na oblasti NATURA 2000.

Přehled zásadních jednání, dokumentů a dokumentací dlouhodobé přípravy kapacitního silničního spojení Brno – Wien v trase přes Mikulov		
2008	Usnesení vlády ČR č. 735/2008 Sb. k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace v úseku Pohořelice – státní hranice s Rakouskou republikou	- V části II. bodu 1. se ukládá ministru dopravy; „připravit mezinárodní smlouvu o propojení české rychlostní silnice R52 a rakouské dálnice A5 na česko-rakouské státní hranici mezi města Mikulov a Drasenhofen“, - v části II. bodu 4. se ukládá ministru dopravy; **„pokračovat v přípravných pracích k realizaci obchvatu Břeclavi silnicí I/55** v úseku dálnice D2 – hraniční přechod Poštorná / Reintal, a to ve čtyřpruhovém uspořádání, které však **musí projednat zastupitelstvo Jihomoravského kraje“.**
01/2009	Podepsaná mezivládní dohoda mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou České republiky o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52 v katastrálním území obcí Mikulov a Drasenhofen	- V úvodním memorandu deklarováno, že dokument je podepsán „ve snaze o zkvalitnění silničního spojení, se zaměřením na podporu rozvoje obchodu a ekonomických vztahů mezi oběma státy, ve snaze o ochranu životního prostředí, racionální využití energie, bezpečnost silničních podmínek a zlepšení pracovních podmínek řidičů“.
06/2009	Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na svém 11. zasedání dne 17.12.2009 schvaluje návrh změny Usnesení vlády ČR ze dne 9. června 2008 č. 735	- Schvaluje návrh změny usnesení v části II. bodu 4: **z** : pokračovat v přípravných pracích k realizaci obchvatu Břeclavi silnicí I/55 v úseku dálnice D2 – hraniční přechod Poštorná / Reintal, a to ve čtyřpruhovém uspořádání, které však musí projednat zastupitelstvo Jihomoravského kraje, **na** : pokračovat v přípravných pracích k realizaci obchvatu Břeclavi silnicí I/55 v úseku dálnice D2 – hraniční přechod Poštorná / Reintal, a to **ve dvoupruhovém uspořádání.**
12/2009	Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na svém 11. zasedání dne 17.12.2009 schvaluje Deklaraci zastupitelstva Jihomoravského kraje k R52	- „Zastupitelstvo Jihomoravského kraje, vedeno snahou respektovat požadavky na sociální, kulturní a ekonomický rozvoj území v zájmu ochrany přírody, v zájmu občanů regionu a v duchu zásad udržitelného rozvoje území Jižní Moravy, deklaruje tímto prohlášením společný **zájem při podpoře a prosazování realizace rychlostní silnice R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen / Rakousko** a současně apeluje na všechny zúčastněné strany urychlit přípravu a realizaci tohoto rozvojového projektu“.

Dne 31.1.2010 byl na rakouské straně zprovozněn jižní úsek dálničního spojení A5 Wien (Eibesbrunn) – Schrick, který je součástí mezivládně potvrzeného spojení Wien – Drasenhofen / Mikulov – Brno, navazující úseky směrem na hranici Drasenhofen / Mikulov jsou v přípravě. Na české straně je trasa připravena v úrovni DÚR a kladného stanoviska MŽP k hodnocení EIA. I přes již pokročilý stupeň přípravy základní trasy v koridoru stávající I/52 (var. „ŘSD“) jsou pro komplexnost řešení v ZÚR JMK předloženy následující dvě varianty:

- **Varianta „ŘSD“** (D65-A)

Koridor navazuje na již provozovaný úsek R52 Rajhrad – Pohořelice ve stávající MÚK Pohořelice, dále je veden v kategorii čtyřpruhové rychlostní silnice v koridoru stávající silnice I/52 do prostoru Pasohlávek, kde koridor přechází Horní nádrž vodního díla Nové Mlýny a směřuje západním obchvatem Mikulova na hranici ČR / Rakousko.

Návaznost na silniční síť nižšího významu a obsluha území je zajištěna MÚK Ivaň, Perná, Mikulov sever, Mikulov jih. Součástí koridoru jsou i dílčí úseky nově navrhovaných doprovodných komunikací. Koridor R52 ve variantě „ŘSD“ je na základě výsledků procesu EIA a souhlasného stanoviska MŽP zpřesněn a rozpracován v podrobnosti dokumentace pro územní rozhodnutí.

- **Varianta „Alternativní západní“** (D65-B)

Koridor společně s variantou „ŘSD“ navazuje na již provozovaný úsek R52 Rajhrad - Pohořelice ve stávající MÚK Pohořelice, dále je veden v kategorii čtyřpruhové rychlostní silnice v koridoru stávající silnice I/52 do prostoru Nové Vsi, kde se od společného koridoru s var. „ŘSD“ odklání západním směrem mimo vodní nádrž Nové Mlýny do trasy Nová Ves – Brod nad Dyjí – Mikulov s napojením se do společné trasy s var. „ŘSD“ jihovýchodně od Mikulova.

Návaznost na silniční síť nižšího významu a obsluha území je v této variantě zajištěna MÚK Nová Ves, Pasohlávky, Brod nad Dyjí, Březí, Mikulov západ. Trasa R52 ve variantě „Alternativní západní“ byla na základě výsledků procesu EIA a stanoviska MŽP odmítnuta.

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro výběr variant specifikovaných v návrhu ZÚR

Pro porovnání variant v následující tabulce byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v části I. kap. D. u příslušné varianty a koridoru a zohledňující základní aspekty pilířů trvale udržitelného rozvoje území.

R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**	
		Varianta „ŘSD“ (D65-A)	**Varianta „Alternativní západní“** (D65-B)
1.	Poloha koridoru ve vztahu k rozvojové ose N-OS3 Vídeňské	– Koridor vedený ve stopě stávající silnice I/52 vytváří páteřní komunikační osu rozvojové a již existující urbanizační osy - umožňuje dosažení významného synergického efektu především pro posílení socioekonomických podmínek dotčeného území	– Poloha koridoru západně od stávající silnice I/52, již existující urbanizační a rozvojové osy, zásadním způsobem oslabuje její význam a rozvojový potenciál
2.	Přepravní účinnost ve vztahu k poloze koridoru	– kapacitní silnice vedená na jih od Brna v relaci (Brno -) – Mikulov – hranice ČR / Rakousko v jednom koridoru stávající I/52 efektivně zajistí přenos jak dálkových vztahů, tak zdrojových a cílových ve vztahu k osídlení a nabídce rekreace v urbanizační ose mezi Brnem a aglomerací Mikulovskou	– odklon variantního koridoru západním směrem může způsobit jeho omezenou přepravní využitelnost především pro regionální vztahy a ponechání výraznějšího objemu dopravy na stávající I/52
3.	Minimalizace negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci dotčeného území	– poloha koridoru vedeného v dostatečném odstupu od obytné zástavby minimalizuje riziko negativního vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví	– poloha koridoru je vedená v převážném rozsahu v dostatečném odstupu, kromě zásadního přiblížení se k obytnému území Brodu nad Dyjí – podmíněno prověřením potřeby protihlukového opatření
4.	Minimalizace vlivů na veřejné zdraví (HIA)	– z hlediska znečištění ovzduší riziko celkově nízké či přijatelné – z hlediska hluku lze v části území očekávat obtěžování obyvatel - bude řešeno v podrobnějším stupni dokumentace účinnými opatřeními – oproti současnému stavu je varianta příznivá – po realizaci významné snížení hlukové a imisní zátěže dotčených sídel	– nehodnoceno

R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**	
		Varianta „ŘSD“ (D65-A)	**Varianta „Alternativní západní“** (D65-B)
5.	Minimalizace střetů s limity využití území	– křížení s NRBK, průchod biosférickou rezervací – 35%záboru půdy I. a II. TO – poloha koridoru v blízkosti – vedení koridoru přes lokality NATURA 2000 - PO Pálava a po hranici PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, blízkost EVL Mušovský luh	– křížení s NRBK, průchod biosférickou rezervací – 30%záboru půdy I. a II. TO – vedení koridoru v délce 600m přes lokality NATURA 2000 - PO Pálava, ve vzdálenosti 670 m od EVL Dunajovické kopce
6.	Minimalizace nežádoucí fragmentace krajiny	– respektována stávající stopa již existující dopravní cesty	– vysoké riziko fragmentace krajiny
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí (**SEA**)		Na základě výsledků hodnocení SEA tým považuje **obě varianty za víceméně rovnocenné** s mírnou preferencí var. D65-B. Koridor var. D65-A je v rámci SEA též hodnocen jako přijatelný. Při výběru výsledné varianty podmínek se doporučuje zohlednit vedle environmetálních kritérií také další kritéria, především dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická kritéria. Realizace záměru je možná za podmínek uvedených v kapitole A.7 oddílu A, části III.	

Doporučení k výběru výsledné varianty R52 Pohořelice – hranice ČR / Rakousko (D65)

Na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko z hlediska jejich komplexního vyhodnocení projektant potvrzuje potřebu přípravy a realizace rychlostní silnice R52 jako hlavního spojení Brno – Wien a součást větve VI.B TEMMK v souladu s PÚR ČR 2008 v koridoru R52 přes Mikulov. Z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, dále s přihlédnutím ke kladnému stanovisku MŽP k hodnocení EIA, projektant doporučuje jako **výslednou variantu R52 v úseku Pohořelice – hranice ČR / Rakousko var. „ŘSD“ (D65-A).**

(k bodům 56 - 57)

Rychlostní silnice R55 je z hlediska rozvoje dálnic a rychlostních silnic v ČR zakotvena v UV č. 741/1999 Sb. v trase vedené v souběhu s koridorovou tratí v celém úseku Olomouc – Přerov – Staré Město – Břeclav (D2). V souladu s PÚR ČR 2008 je vymezena jako koridor kapacitní silnice R55 Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR – (Wien) pro zajištění kvalitativně vyšší úrovně obsluhy území s vysokou koncentrací sídel a obyvatel a jako součást sítě TEN-T. Na území sousedního Zlínského kraje je tento koridor v současné době stabilizován a vymezen jako veřejně prospěšná stavba ve vydaných ZÚR Zlínského kraje. Dosud otevřená problematika vedení koridoru zůstává na území Jihomoravského kraje. Postupně se identifikovaly dva problematické úseky (R55-1a R55-3), které vyvolaly potřebu prověření dílčích úseků R55 ve variantách, z nichž úsek R55-1 má dopad na vedení navazujícího koridoru na území Zlínského kraje, druhý R55-3 na vedení koridoru v prostoru Břeclavska a návazně Rakouska. Problematika koncepčního řešení R55 v tomto úseku je jedním z úkolů PÚR ČR 2008, která jako úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady ukládá prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – státní hranice.

Navrhované koridory R55 včetně variant jsou v souladu se zákonem č.183/2006 Sb. v platném znění vyhodnoceny z hlediska udržitelného rozvoje území včetně vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí (SEA) a lokality NATURA 2000, dále doplněny hodnocením vlivů na veřejné zdraví (HIA), které je samostatnou přílohou části III., oddílu A.

Koridor kapacitní silnice R55 Moravský Písek – Veselí nad Moravou (hranice kraje) – Rohatec – Břeclav – hranice ČR dle PÚR ČR 2008 je v ZÚR JMK vymezen a prověřen ve třech úsecích - navazujících koridorech a těchto variantách:

úsek R55-1: Moravský Písek / Veselí nad Moravou (hranice kraje) – Rohatec **(D5)**
var. „ŘSD“ **(D5-A)**
var. „Alternativní trasa“ **(D5-B)**

úsek R55-2: Rohatec – Hrušky **(D6)**

úsek R55-3: Břeclav (D2) hranice ČR / Rakousko **(D66)**
var. „Obchvatová – 3-HBH“ **(D66-A)**
var. „Jihovýchodní – 4-HBH“ **(D66-B)**
var. „ŘSD“ (**D66-C)**

Úsek R55-1 Moravský Písek / Veselí nad Moravou (hranice kraje) - Rohatec

Na základě usnesení vlády ČR ze dne 19. září 2007 č. 1064 bylo ministru dopravy ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem životního prostředí uloženo, aby jmenoval skupinu odborníků, jejímž úkolem je vyhodnotit variantní řešení výstavby R55 v úseku Otrokovice – Rohatec, procházející územím NATURA 2000. Za tímto účelem objednalo ŘSD ČR zpracování srovnávací studie „Rychlostní silnice R55 Otrokovice – Rohatec“ s tím, že studie porovná variantu ŘSD ČR s jinými reálnými variantami, které by minimalizovaly negativní vliv stavby na ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (zpracovatel HBH Projekt, spol. s r.o., 06/2008). Základním podkladem pro srovnávací studii byla dokumentace „Vyhledávací studie trasy rychlostní silnice R55 mimo Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví“ zpracovaná Ing. Jiřím Kalčíkem na objednávku ZO ČSOP Veronica, Česká společnost ornitologická – Jihomoravská pobočka a na objednávku Ekologického právního servisu v dubnu 2007.

V souladu se závěrečnou zprávou o plnění usnesení vlády České republiky ze dne 19.září 2007 č. 1064 o Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury v letech 2008 až 2013 přijal expertní tým následující závěry: „Na zasedání konaném 8.září 2008 členové komise jednohlasně schválili preferenci varianty obsažené v prezentované studii (HBH Projekt spol. s r.o.) s označením „Optimalizace trasy R55 v úseku průchodu hloubeným tunelem ptačí oblastí Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví“.

I přes rozhodnutí expertní komise je v souladu se Zadáním Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ze dne 2.2.2010 v úseku Moravský Písek / Veselí nad Moravou (hranice kraje) - Rohatec prověřen variantní koridor R55. Podkladem pro územní vymezení variant v návrhu ZÚR JMK a jejich vyhodnocení v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. v platném znění z hlediska udržitelného rozvoje území včetně vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí (SEA) a území NATURA 2000 včetně doplnění hodnocení HIA je zmíněná studie zpracovaná firmou HBH Projekt, spol. s r.o. V souladu se studií jsou v tomto úseku vymezeny dvě varianty a to **varianta „ŘSD“** a **varianta „Alternativní trasa**“, obě dále podrobněji okomentované.

- **Varianta „ŘSD“** (D5-A)

Koridor přechází ze Zlínského kraje na území Jihomoravského kraje v prostoru Moravského Písku, v Bzenci kříží silnici I/54 a pokračuje směrem k lesnímu komplexu Bzenecká Doubrava. Zde se přibližuje ke stávající tzv. „koridorové trati“ Přerov – Břeclav (II. tranzitní železniční koridor) a vede v jejím souběhu v délce cca 10km. V prostoru Rohatce se napojuje na stávající silnici I/55, která byla v minulosti vybudována jako polovina budoucího čtyřpruhu R55 v rámci podélné etapizace.

V úsecích Bzenec – Rohatec koridor R55 prochází územím NATURA 2000 – ptačí oblastí Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví. V místech průchodu ptačí oblastí je v délce cca 11,5 km navrhováno překrytí rychlostní silnice formou ochranné galerie, podle místních podmínek kombinované s různou mírou zahloubení a převrstvení silnice tak, aby vhodným technickým řešením byly eliminovány významné negativní vlivy na ptačí oblast (zejména vlivy na integritu území a předmět ochrany). Pro tyto účely je žádoucí povrch překrytí upravit tak, aby odpovídal biotopu předmětů ochrany ptačí oblasti (lelek lesní, skřivan lesní).

Návaznost na nižší dopravní síť a obsluhu území zajišťují mimoúrovňové křižovatky Bzenec, Bzenec-Přívoz, Rohatec.

Pro tento úsek trasy R55 ve variantě „ŘSD“ je vydáno souhlasné stanovisko MŽP k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění zákona č. 93/2004 Sb., k záměru „Rychlostní silnice R55 v úseku Moravský Písek – Rohatec“ č.j. 48189/ENV/06 ze dne 30. června 2006 a souhlasné stanovisko expertní komise.

- **Varianta „Alternativní trasa“** (D5-B a alt. D5-B/S)

Z prostoru Napajedel ve Zlínském kraji je koridor veden ve zcela nové stopě po levém břehu řeky Moravy se vstupem na území JMK východně od Veselí nad Moravou. Koridor alternativní trasy R55 je dále veden po levém břehu Moravy, východně v souběhu se stávající silnicí I/55, s průchodem CHKO Bílé Karpaty, v délce cca 2,5km s průchodem PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví a s napojením na stávající silnici I/55, shodně s variantou „ŘSD“, v prostoru Rohatce. V úseku Veselí nad Moravou - Strážnice byla v tomto koridoru prověřována alternativní severnější poloha koridoru (D5-B/S), která se výrazněji přibližuje ke stávající I/55.

Návaznost na nižší dopravní síť a obsluhu území zajišťují mimoúrovňové křižovatky Veselí nad Moravou, Strážnice (pouze u D5-B), Sudoměřice, Rohatec.

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro výběr variant specifikovaných v návrhu ZÚR

Pro porovnání variant v následující tabulce byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v části I. kap. D. u příslušné varianty a koridoru a zohledňující základní aspekty pilířů trvale udržitelného rozvoje území.

Úsek R55-1 Moravský Písek / Veselí nad Moravou (hranice kraje) - Rohatec			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**	
		Varianta „ŘSD“ (D5-A)	**Varianta „Alternativní trasa“** (D5-B a alt. D5-B/S)
1.	Přepravní funkce, parametry, dopravní účinnost navrhované varianty	– Vedení trasy po pravém břehu Moravy umožňuje využitelnost R55 pro větší rozsah území – v převážné délce je trasa vedena rovinatým územím bez komplikovaného terénního reliéfu – směrové vedení v širších souvislostech umožňuje nejkratší spojení prostorem Pomoraví (Napajedla – Břeclav)	– Poloha na levém břehu Moravy v těsném souběhu se stávající I/55 nenabízí vyšší přepravní využitelnost, zvláště za podmínky zpoplatnění dálnice (riziko ponechání zásadních objemů dopravy na stávající silnici I. tř. s nezpoplatněným průjezdem) – trasa v širších souvislostech překonává značné výškové rozdíly – v širších souvislostech (Napajedla – Břeclav) prodloužení tranzitní jízdy oproti variantě „ŘSD ČR“ o cca 15%

Úsek R55-1 Moravský Písek / Veselí nad Moravou (hranice kraje) - Rohatec			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**	
		Varianta „ŘSD“ (D5-A)	**Varianta „Alternativní trasa“** (D5-B a alt. D5-B/S)
2.	Návaznost na koridor R55 ve Zlínském kraji	– navazuje na koridor stabilizovaný ve vydaných ZÚR ZLK	– nenavazuje, jeho přijetí na území JMK je podmíněno koordinací v rámci aktualizace ZÚR ZLK
3.	Návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním potřeb obsluhy území	– obsluha území zajištěna v širším rozsahu pravého břehu řeky Moravy (především prostoru Kyjovska)	– těsný souběh se stávající I/55 a poloha na levém břehu Moravy neumožňuje zvýhodnění obsluhy území oproti současnému stavu
4.	Prostorová a funkční koordinace s ostatními záměry na provedení změn v území	– realizace R55 „ŘSD ČR“ dle výsledků Dopravního modelu umožňuje vyloučit přestavbu stávající silnice I/55 (D30); intenzita dopravy na silnici I/55 v úseku Veselí nad Moravou – Rohatec v r. 2030 za předpokladu R55 v rozmezí cca 5,0 – 8,5 tis.voz./den.	– koordinace s technickou infrastrukturou – vedeními 400kV (TE1) a 110 kV (TE9, TE12) – realizace R55 by v této variantě teoreticky zásadně vylučovala navrhovanou přestavbu stávající I/55 (D30)
5.	Minimalizace negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci dotčeného území	– výraznější negativní vlivy nejsou známy	– s přihlédnutím ke zpoplatnění dálnice lze očekávat výrazný podíl tranzitní dopravy na stávající I/55 – negativní dopady na obytnou funkci a kvalitu ŽP v sídlech
6.	Minimalizace negativních vlivů na veřejné zdraví (hodnocení HIA)	– z hlediska znečištění ovzduší je riziko obou variant celkově nízké či přijatelné – z hlediska zatížení hlukem je varianta D5-A k Bzenci a Moravskému Písku v obdobné pozici jako var. D5-B ke Strážnici a Veselí nad Moravou – z hlediska noční hlukové zátěže obyvatelstva je var. D5-A vůči var. D5-B méně příznivá, avšak plně realizovatelná s využitím účinných opatření	– z hlediska znečištění ovzduší je riziko obou variant celkově nízké či přijatelné – z hlediska zatížení hlukem je varianta D5-B ke Strážnici a Veselí nad Moravou v obdobné pozici jako var. D5-A k Bzenci a Moravskému Písku – z hlediska noční hlukové zátěže obyvatelstva je var. D5-B vůči var. D5-A výrazně příznivější
7.	Minimalizace negativních vlivů na přírodní hodnoty a krajinný ráz dotčeného území	– výraznější negativní vlivy nejsou známy	– průchod v doteku s významnými sídly Veselí nad Moravou, Strážnice, Sudoměřice
8.	Minimalizace střetů s limity využití území, prioritně ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví	– křížení s NRBK, RBC, kontakt s PP – průchod PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví řešen technickými opatřeními s plným překrytím trasy v délce cca 11,5km formou galerie, zahloubení, příp. převrstvení silnice s úpravou povrchu odpovídajícím biotopu předmětu ochrany ptačí oblasti – velmi významný zásah do lesních porostů – kontakt s dobývacím prostorem Vracov-Bzenec a Strážnice-Přívoz, CHLÚ Vracov	– křížení s NRBK, průchod PPk, dlouhý průchod CHKO Bílé Karpaty a biosférickou rezervací Bílé Karpaty – 40% záboru půdy I. a II. TO – průchod PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví v délce cca 3km v předložené studii není řešen zvláštními technickými opařeními – střet s CHLÚ Vracov – střet s VPR Petrov Plže
9.	Minimalizace nežádoucí fragmentace krajiny	– koridor veden v souběhu s koridorovou tratí – minimalizovaná fragmentace	– koridor veden volnou krajinou v souběhu se stávající silnicí I/55 avšak v částečném souběhu s navrhovaným vedením VVN

Úsek R55-1 Moravský Písek / Veselí nad Moravou (hranice kraje) - Rohatec		
Kritéria a podmínky pro rozhodování	**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**	
	Varianta „ŘSD“ (D5-A)	**Varianta „Alternativní trasa“** (D5-B a alt. D5-B/S)
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí (**SEA**)	Z hlediska vlivu na složky životního prostředí a veřejné zdraví na území JM kraje SEA tým mírně preferuje var. D5-B a D5-B/S. Koridory těchto variant však nelze na základě provedeného koncepčního hodnocení jednoznačně doporučit jako vhodnější jednak k poměrně malým rozdílům v celkovém hodnocení vlivů (proti var. D5-A) a především vzhledem k absenci informací o jejich vlivech na území Zlínského kraje. Na základě výše uvedených skutečností SEA tým považuje **obě varianty za rovnocenné.** Při zapracování konečné varianty do návrhu ZÚR JMK je nezbytné zohlednit podmínky pro vymezení koridorů obou variant na území Zlínského kraje, včetně vlivů na složky životního prostředí v dotčeném území a dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická kritéria.	

Doporučení k výběru výsledné varianty R55 v úseku R55-1 (D5)

Na základě hodnocení předložených variant R55 v úseku Moravský Písek / Veselí nad Moravou (hranice kraje) - Rohatec především z hlediska dopravně inženýrských kritérií, koordinace se sousedním krajem a s přihlédnutím k závěrům expertní komise, projektant doporučuje jako **výslednou variantu R55 v úseku Moravský Písek / Veselí nad Moravou (hranice kraje) – Rohatec var. „ŘSD“ (D5-A).** Varianta D5-A je i přes mírně negativní hodnocení vlivů na složky životního prostředí hodnocena jako dopravně účinnější, prostorovými parametry a délkou příznivější, s předpokladem a prokazatelným účinným technickým a krajinářským řešením koridoru v průchodu PO Bzenecká Doubrava - Strážnické Pomoraví. Doporučená varianta má kladné stanovisko MŽP k dokumentaci EIA, souhlasné stanovisko expertní komise a zajištěnou územní koordinaci s navazujícím koridorem R43 na území Zlínského kraje, zakotveném ve vydaných ZÚR ZLK.

Úsek R55-2 Rohatec – Hrušky

Úsek Rohatec – Hrušky představuje rozšíření stávající silnice I/55, která byla realizována v 80. letech v kategorii S11,5 jako poloviční profil pro budoucí čtyřpruh. Pro tyto účely byla v roce 2007 firmou HBH Projekt spol. s r.o. zpracována studie, prověřující možnost rozšíření stávající silnice I/55. V říjnu 2008 bylo zveřejněno Oznámení EIA. Návaznost na nižší dopravní síť a obsluhu území zajišťují mimoúrovňové křižovatky Hodonín-sever, Hodonín-západ a Mikulčice. Koridor je v tomto úseku plně stabilizovaný.

Úsek R55-3 Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko

Prověření variantního vedení kapacitní silnice R55 v úseku Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko v návrhu ZÚR JMK vychází ze Zadání ZÚR JMK ze dne 25.2.2010 s přihlédnutím k úkolům pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady vymezené pro koridor kapacitní silnice R55 v PÚR ČR 2008. V souladu s potvrzením potřebnosti koridoru kapacitní silnice R52 uvedeným v předchozí části odůvodnění, není v ZÚR JMK tento koridor prioritně sledován jako variantní propojení Brno – Wien, nýbrž jako varianta obchvatu Břeclavi v koridoru kapacitní silnice R55 s vazbou na silniční síť Rakouska.

V návrhu ZÚR JMK jsou v tomto úseku prověřeny a vzájemně porovnány tři varianty R55, a to var. **„Obchvatová – 3-HBH“** (D66-A), var. **„Jihovýchodní – 4-HBH“** (D66-B) a var. **„ŘSD“ (**D66-C**),** podmíněna realizací navazující přeložky dvoupruhové silnice I/55 s obchvatem Břeclavi. Varianty

vycházejí ze zpracovaných dokumentací; „Vyhledání variant trasy v parametrech R55 mezi dálnicí D2 a státní hranicí s Rakouskem“ (Ing. Jiří Kalčík, 02/2007), „Rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko, Reinthal, vyhledávací studie“ (HBH Projekt, spol. s r.o., 2008) a „Komparativní studie R52 a R55“ (DHV ČR, spol. s r.o., 2008).

Koridor R55, v návrhu ZÚR JMK rozdělený do jednotlivých vzájemně navazujících úseků (R55-1 – R55-3) s dílčími variantami, je součástí hodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území včetně hodnocení vlivů koncepce na životní prostředí (SEA), lokality NATURA 2000, úsek R55-3 ještě vyhodnocen z hlediska vlivů na veřejné zdraví (HIA).

Pro porovnání variant v příslušných úsecích byla použita kritéria a podmínky pro výběr variant specifikovaná v části I. Návrh ZÚR JMK. Míra podrobnosti hodnocení odpovídá měřítku ZÚR (1:100 000) a dostupným podkladům. Pro zhodnocení variant a dopravní účinnosti variant R55 v prostoru Břeclavi (úsek R55-3) byly použity výsledky dopravně inženýrských podkladů, především MODEL 2009, MODEL 2010 a dále ostatní relevantní dokumentace uvedená dále v tabulce „Porovnání variant a předpokládaných výhledových intenzit dopravy v r. 2030 - obchvat Břeclavi“.

Pro variantu „Obchvatovou – 3-HBH“ byl v MODELU 2010 uplatněn teoretický předpoklad přesměrování dálnice A5 v úseku Schrick – hranice Rakousko / ČR do prostoru Břeclavska *(Pozn.: u var. „Jihovýchodní – 4-HBH“, která nebyla do MODELU zvlášť zahrnuta, je pro účely porovnání využito shodných výsledků intenzity s var. „Obchvatovou – 3-HBH“).*

- **Varianta „Obchvatová – 3-HBH“** (D66-A)

Koridor varianty „Obchvatové – 3-HBH“, který ve svém základu využívá varianty ze studie Ing. Kalčíka, vychází od MÚK Hrušky, v nové poloze vytváří křižovatkový uzel s dálnicí D2 (cca o 300m severněji). Od dálnice D2 (MÚK Břeclav-východ) je veden v přimknuté stopě k zastavěnému území Břeclavi, přibližně v koridoru připravovaného dvoupruhového silničního obchvatu (var. „ŘSD“) až po křižovatku s II/425. Následně původní obchvatovou stopu opouští a je veden v poloze jihozápadního obchvatu nejkratší stopou do stávajícího přechodového bodu silnice I/55 na hranici ČR / Rakousko.

Podmínkou pro realizaci této varianty v parametrech rychlostní silnice je částečná přestavba dílčích úseků silnice I/55 na průjezdu Břeclaví tak, aby byly zajištěny příznivé podmínky jak pro funkci doprovodné silnice k R55, tak pro roznesení zdrojové a cílové dopravy v prostoru Břeclavi. V této souvislosti jsou podmiňujícími záměry pro var. „Obchvatovou – 3-HBH“ následující záměry - koridory podmíněně sledované v ZÚR JMK:

- přeložka silnice I/55 v místě stávající křižovatky I/55 a D2, která musí být zrušena, nezávisle mimo MÚK Břeclav-východ (D70-B1),
- přeložka silnice I/55 v jihozápadní části Břeclavi ve funkci silničního přivaděče od MÚK Poštorná a přeložky silnice I/40 Mikulov - Břeclav, napojené na R55 a I/55 prostřednictvím MÚK Poštorná (D70-B2).

Obsluhu území a návaznost R55 na nižší silniční síť zajišťují MÚK Hrušky, Břeclav-východ, Břeclav-jih, Poštorná.

- **Varianta „Jihovýchodní – 4-HBH“** (D66-B)

Koridor varianty „Jihovýchodní – 4-HBH“, svým vedením v oddálené poloze od Břeclavi představuje maximálně komfortní vedení R55 z prostoru Hrušky na hranici ČR / Rakousko. Návaznost na R55 v prostoru Hrušky je oproti předchozí variantě a variantě „ŘSD“ posunuta do místa křížení s I/55 (MÚK Hrušky), dále je koridor veden jihozápadním směrem na k.ú. Kostice. V nové křižovat-

ce MÚK Břeclav navazuje na D2 a dále směřuje v přímé trase ke státní hranici. Přechodový bod na rakouskou stranu oproti stávající silnici I/55 je posunutý severně do nové stopy mezi obce Katzelsdorf a Reinthal.

Oddálené vedení variantního koridoru R55 je podmíněné dvoupruhovým silničním obchvatem Břeclavi v úseku D2 - křižovatka se silnicí II/425 pro zdrojovou a cílovou dopravu. V této souvislosti jsou v ZÚR JMK jako podmiňující záměry pro variantu „Jihovýchodní – 4-HBH“ sledovány následující;

- přeložka silnice I/55 v úseku MÚK Břeclav-východ (D2) – MÚK Břeclav-jih ve stopě původního silničního obchvatu (D66-C1),
- přeložka silnice I/55 v jihozápadní části Břeclavi s napojením na přeložku silnice I/40 (D70-C2),
- prodloužení přeložky silnice I/40 v úseku křižovatka Poštorná (přeložky I/40 x I/55) – MÚK Poštorná-jih na R55 ve var. „Jihovýchodní“ (D69).

Obsluhu území a návaznost R55 na nižší silniční síť zajišťují mimoúrovňové křižovatky Hrušky, Břeclav, Břeclav-jih, Poštorná-jih.

- **Varianta „ŘSD“** (D66-C)

Varianta „ŘSD“ představuje již dlouhodobě sledovanou koncepci rozvoje dálnic a rychlostních silnic v ČR dle UV č. 741/1999 Sb., potvrzenou dohodami s rakouskou stranou na spojení Brno – Wien přes R52. V této variantě je rychlostní silnice R55 ukončena na dálnici D2 ve stávající MÚK Břeclav. Obchvat Břeclavi je řešen plnohodnotným obchvatem města v úrovni dvoupruhové silnice I. třídy. Tento záměr, navazující na R55 ve variantě „ŘSD“ v MÚK Břeclav (D2), je podmiňující pro realizaci R55 ve var. D66-C.

Obsluhu území a návaznost R55 na nižší silniční síť zajišťují mimoúrovňové křižovatky Hrušky a stávající MÚK Břeclav. Navazující silniční obchvat Břeclavi silnicí I/55 ve dvoupruhu pak zajišťuje obsluhu území a návaznost na nižší silniční síť úrovňovými křižovatkami, situovanými v souladu s požadavky ČSN 736101.
Pro vyhodnocení variant včetně hodnocení HIA byly prověřeny související podklady a dopravně inženýrské údaje, uváděné v příslušných dokumentacích, doplněné výsledky zpracovaných modelů výhledové silniční sítě Jihomoravského kraje, tzn. MODEL 2009 a MODEL 2010. Srovnání výhledových intenzit dopravy v dílčích úsecích navrhovaného variantního záměru udává následující tabulka.

V této variantě, která byla modelována pro koncepční variantu „Alternativní“, kdy je teoreticky zvažován předpoklad přesměrování dálnice A5 do spojení Schrick – Břeclav.

Srovnání výhledových intenzit dopravy na obchvatu Břeclavi v r. 2030 dle jednotlivých zpracovaných dokumentací a dopravně inženýrských podkladů								
Dokumentace	**Záměr**			**Výhledová intenzita dopravy v r. 2030 v daném úseku** (v tis. voz./den, příp. celkem/ z toho těžká)			**Předpoklady realizace souvisejících záměrů**	
	Ozn. sil.	**Varianta v ZÚR**	**Kód v ZÚR**	**D2-II/425**	**II/425-I/40**	**I/40-hranice ČR**	**R52 Pohořelice – st.hr.**	**Napojení A5**
Rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR/Rakousko, Reinthal, vyhledávací studie (HBH Projekt 2008)	R55	Var. „Obchvatová – 3-HBH“	D66-A	14,2[1]	8,7[1]	6,2[1]	-	Mikulov
		Var. „Jihovýchodní – 4-HBH“	D66-B	12,3/ 3,4	10,1 / 2,6	7,4 / 1,8	- *(+ částečný obchvat Břeclavi – I/55)*	Břeclav
	I/55	Var. „ŘSD“	D66-C	11,0 / 2,5	6,3 / 1,5	2,4 / 0	-	-
Komparativní studie R52 a R55 (DHV ČR, spol. s r.o., 2008)	R55	Var. „Obchvatová – 3-HBH“, „Jihovýchodní – 4-HBH“	D66-A, D66-B	15,2[1]	11,9[1]		-	studie neuvádí
Vyhledání variant trasy v parametrech R55 mezi dálnicí D2 a státní hranicí s Rakouskem (Ing. Jiří Kalčík, 02/2007)	R55	Var. č. 3	-	studie neřeší			-	studie neuvádí
	R55	Var.č. 4	-	studie neřeší			-	studie neuvádí
Model silniční dopravy pro výhledovou síť JMK – var. optimální (HBH Projekt, ADIAS 03/2009) – MODEL 2009	I/55	Var. „ŘSD“	D66-C	12,1 / 2,6	5,8 / 1,5	3,0 / 0	-	Mikulov
Model silniční dopravy pro výhledovou síť JMK – doplněk podkladů ZÚR – var. alternativní (HBH Projekt, ADIAS 04/2010) – „MODEL 2010“	R55	Var. „Obchvatová – 3-HBH“	D66-A	20,6 / 4,6	13,8 / 3,4	13,3 / 3,0	-	Břeclav
		Var. „Jihovýchodní – 4-HBH“	D66-B	20,6 / 4,6[2]	13,8 / 3,4[2]	13,3 / 3,0[2]	-	Břeclav

[1] *vypočteno na základě růstových koeficientů pro rok 2030 vztažených k roku 2005, k=1,28 (ŘSD ČR, 2006)*

[2] *podle informace zpracovatele modelu nejsou ve výhledových intenzitách mezi var. 3 a 4 zásadnější rozdíly a lze shodně použít hodnoty výhledové intenzity pro obě varianty*

Pro vzájemné porovnání variant z hlediska předpokládané intenzity dopravy a přepravní účinnost jednotlivých variant byly využity výsledky MODELU 2009 (var. D66-C) a MODELU 2010 (D66-A, D66-B), které jak ukazuje předchozí srovnávací tabulka, vykazují relativně nejvyšší intenzity dopravy na sledovaných variantách v roce 2030.

Dopravní účinnost jednotlivých variant R55 v úseku Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko na obchvatu Břeclavi (výhledová intenzita dopravy v tis. voz. celkem/den v roce 2030)							
Varianta R55	**R55-3 – dílčí úseky**			**I/55 – dílčí úseky**			
	Hrušky – D2 (MÚK)	D2 (MÚK) – křižovatka s II/425	křižovatka s II/425 – Poštorná (I/40)	Poštorná (I/40) – hranice ČR	Břeclav, severní vstup	Břeclav, jižní vstup	Obchvatová trasa
Varianta „Obchvatová – 3-HBH“ (D66-A)	27,7	20,6	13,8	*přenáší R55 – 13,3)*	19,1	4,1	-
Varianta „Jihovýchodní – 4-HBH“ (D66-B)	27,7	20,6	13,8	nebylo modelováno			

Dopravní účinnost jednotlivých variant R55 v úseku Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko na obchvatu Břeclavi (výhledová intenzita dopravy v tis. voz. celkem/den v roce 2030)							
Varianta R55	**R55-3 – dílčí úseky**			**I/55 – dílčí úseky**			
	Hrušky – D2 (MÚK)	D2 (MÚK) – křižovatka s II/425	křižovatka s II/425 – Poštorná (I/40)	Poštorná (I/40) – hranice ČR	Břeclav, severní vstup	Břeclav, jižní vstup	Obchvatová trasa
Varianta „ŘSD“[1] (D66-C)	24,9	-	-	3,0	19,4	2,7	12,1 – 5,8

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro výběr variant specifikovaných v návrhu ZÚR

Pro porovnání variant v následující tabulce byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v části I. kap. D. u příslušné varianty a koridoru a zohledňující základní aspekty pilířů trvale udržitelného rozvoje území.

R55-3 Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko				
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**		
		Varianta „Obchvatová – 3-HBH“ (D66-A)	**Varianta „Jihovýchodní – 4-HBH“** (D66-B)	**Varianta „ŘSD“** (D66-C)
1.	Přepravní funkce, parametry a dopravní účinnost navrhované varianty	– Svoji polohou přebírá přepravní funkci sdruženou – vyvážená využitelnost pro dálkovou i zdrojovou a cílovou dopravu (přimknutá poloha) – funkčnost systému podmíněná dalšími záměry na silnici I/55	– Svoji polohou upřednostňuje využitelnost prioritně pro dálkovou dopravu; pro zdrojovou a cílovou dopravu podmíněno významnou přestavbou I/55 v poloze částečného obchvatu Břeclavi	– Prioritně pro zdrojovou a cílovou dopravu s možností obvodového roznesení dopravy s návaznostmi na nižší komunikační síť města Břeclavi, doplňkově s vazbou na silniční síť Rakouska
2.	Návaznost na dálnici A5 sousedního Rakouska	– není zajištěna; podmíněno přesměrováním – ze strany Rakouska stále naprosto nepřijatelné (podmíněno zrušením všech dosud učiněných dohod a sledovaných koncepcí)	– není zajištěna; podmíněno přesměrováním – ze strany Rakouska stále naprosto nepřijatelné (podmíněno zrušením všech dosud učiněných dohod a sledovaných koncepcí)	– koncepčně není požadováno, návaznost v úrovni nižší silniční sítě zajištěna
3.	Návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním potřeb obsluhy území	– MÚK Hrušky; nepřímá vazba na I/55 – MÚK Břeclav-východ; vazba na D2 – MÚK Břeclav jih vazba na II/425 se vstupem do východní části Břeclavi a napojením na I/55 – MÚK Poštorná; návaznost I/55 ve funkci silničního přivaděče od Břeclavi ve směru na Rakousko; návaznost na I/40 ve směru na Mikulov	– MÚK Hrušky; přímá vazba na I/55 – MÚK Břeclav; vazba na D2 – MÚK Břeclav jih vazba na přeložku I/55 ve stopě východního obchvatu a na II/425 se vstupem do východní části Břeclavi – MÚK Poštorná-jih; návaznost I/40 ve funkci silničního přivaděče od Břeclavi a Mikulova (podmiňující stavba)	– MÚK Hrušky; nepřímá vazba na I/55 – MÚK Břeclav; vazba na D2 a I/55 s obchvatem Břeclavi, návazně napojení na komunikační vstup do centra města – úrovňové křižovatky na obchvatu – obsluha východního prostou města – Poštorná; vazba na I/40 ve směru na Mikulov
4.	Prostorová a funkční koordinace s ostatními záměry na provedení změn v území	– koordinace s koridorem technické infrastruktury TE11, TE33 a TE42, s územní rezervou pro koridory dopravní infrastruktury DR37, DR38 a DR51-B	– koordinace s koridorem technické infrastruktury TE11, TE33 a TE42, s územní rezervou pro koridory dopravní infrastruktury DR37, DR38 a DR51-B	– koordinace s koridorem technické infrastruktury TE11, TE33 a TE42, s územní rezervou pro koridory dopravní infrastruktury DR37, DR38 a DR51-B

[1] *Varianta „ŘSD“ předpokládá existenci R52 jako hlavního spojení Brno - Wien*

R55-3 Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko				
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**		
		Varianta „Obchvatová – 3-HBH“ (D66-A)	**Varianta „Jihovýchodní – 4-HBH“** (D66-B)	**Varianta „ŘSD“** (D66-C)
5.	Minimalizace negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci dotčeného území	– zajištěna částečně, v severním úseku od D2 po II/425 s předpokladem nezbytných protihlukových opatření	– zajištěna plně svoji oddálenou polohou	– zajištěna přiměřeně k intenzitě dopravy a obslužné funkci silnice
6.	Minimalizace negativních vlivů na veřejné zdraví (hodnocení HIA)	– z hlediska zatížení obyvatel průměrnými ročními koncentracemi PM10 je varianta oproti var. D66-B a D66-C výrazně nejhorší – z hlediska znečištění ovzduší riziko hodnoceno jako nízké – z hlediska zatížení obyvatel hlukem je ve srovnání s var. D66-B méně příznivější variantou a to především na obchvatu Břeclavi	– z hlediska zatížení obyvatel průměrnými ročními koncentracemi PM10 je varianta oproti var. D66-A výrazně příznivější – z hlediska znečištění ovzduší riziko hodnoceno jako nízké – z hlediska zatížení obyvatel hlukem je ve srovnání s var. D66-A příznivější variantou a to především na obchvatu Břeclavi	– z hlediska zatížení obyvatel průměrnými ročními koncentracemi PM10 je varianta oproti var. D66-A a D66-B výrazně nejpříznivější – z hlediska znečištění ovzduší riziko hodnoceno jako nízké – z hlediska zatížení obyvatel hlukem je spolu s podmíněným záměrem D70-A (obchvat Břeclavi ve 2-pruhu s přeložkou I/55) oproti var. D66-A a D66-B nejpříznivější variantou
7.	Minimalizace střetů s limity využití území	– křížení NRBK, biosférické rezervace – 35% záboru půdy I. a II. TO – koridor veden cca 1,5km přes EVL Soutok-Podluží a cca 1 km přes PO Soutok-Tvrdonicko – hodnocení **NATURA 2000: -2; významně negativní vliv**	– křížení NRBK, biosférické rezervace – 55% záboru půdy I. a II. TO – koridor veden cca 1,5km přes EVL Soutok-Podluží a přes PO Soutok-Tvrdonicko – hodnocení **NATURA 2000: -2; významně negativní vliv**	– 50% záboru půdy I. a II. TO – koridor není ve střetu s žádnou EVL ani PO; vzhledem k tomu, že bezprostředně souvisí s realizací koridoru D70-A (obchvat Břeclavi po silnici I. třídy ve 2-pruhu), byl v kumulaci s tímto záměrem v hodnocení **NATURA 2000 konstatován významně negativní vliv;** u D70-A lze řešit kompenzačními opatřeními - navrhováno v podrobnosti DÚR
8.	Minimalizace nežádoucí fragmentace krajiny	– koridor veden ve stopě sledovaného silničního obchvatu v maximálním přiblížení se okrajovému rozvojovému prostoru města	– koridor veden volnou krajinou, oddálená poloha vyžaduje další obchvatovou trasu (obslužnou) v doteku s městem – riziko zvýšené fragmentace krajiny	– maximálně redukuje požadavky na průchod koridoru volnou krajinou (přilehlá poloha) a další podmiňující dopravní stavby
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí (**SEA**)		Jako **nejpřijatelnější je** hodnocena varianta **D66-C „ŘSD“ ve spojení s var. D70-A** obchvatu Břeclavi. Pro výběr výsledné varianty je doporučeno zohlednit i výsledky EIA, hodnocení vlivu na lokality NATURA 2000, dopravně-inženýrská a technicko- ekonomická kritéria. Realizace záměrů je možná za podmínek uvedených v kap. A.7. oddílu A části III.		

Doporučení k výběru výsledné varianty R55 v úseku R55-3 (D66)

Na základě vyhodnocení předložených koncepčních variant R55 v úseku Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví, složky životního prostředí, významně negativních vlivů na lokality NATURA 2000 a s ohledem na potvrzení koncepčního spojení Brno – Wien v koridoru R52 přes Mikulov dle UV č. 735/2008 Sb. a bodu č. 97 Usnesení Zastupitelstva Jihomoravského kraje č. 603/09/Z 11, projektant doporučuje jako **výslednou variantu R55 v úseku Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko var. „ŘSD“ (D66-C), podmíněnou návazností dvoupruhového obchvatu Břec-**

lavi silnicí I/55 (**var. D70-A**). Tato koncepční varianta je v porovnání s variantami D66-A a D66-B hodnocena jako dopravně účinnější ve vztahu k převažující dopravě zdrojové a cílové, ve vztahu k územním nárokům jako výrazně šetrnější, z hlediska přeshraniční koncepce a návazností v souladu s mezinárodními dohodami mezi Rakouskem a Českou republikou.

Z hlediska vlivů na lokality **NATURA 2000** je u této doporučené varianty shodně s ostatními variantami prokázán **významně negativní vliv**, v doporučené var. „ŘSD" daný kumulací s podmiňujícím záměrem D70-A (dvoupruhový obchvat Břeclavi – I/55). V souladu s odst. 9 a 10 § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, v daném případě neexistuje jiné variantní řešení bez významně negativního vlivu na lokality NATURA 2000. Doporučená varianta „ŘSD", v kumulaci s navazujícím podmíněným záměrem D70-A, který prokazuje možnost řešení kompenzačních opatření (viz dále silnice I/55, Břeclav, obchvat), představuje variantu s menším negativním vlivem, který by měl být na základě odst. 9 a 10 § 45i zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění akceptovatelný a v koncepci ZÚR JMK schvalitelný.

(k bodům 58 - 59)

I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (D7), součást spojení Česká Lípa – Mladá Boleslav – Jihlava – Znojmo – hranice ČR / Rakousko, součást jedné 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 I/38 součástí mezinárodního tahu E59 s přímou návazností na Rakousko ve směru Wien. V dokumentu „Strategie rozvoje Dolního Rakouska" je tento tah jednou ze dvou hlavních rozvojových os směřujících od Vídně na území Jihomoravského kraje. Silnice I/38 je součástí navrhované rozvojové osy nadmístního významu N-OS1 Znojemské.

Přestavba silnice I/38 sleduje kontinuální modernizaci silnice Jihlava (D1) – hranice ČR / Rakousko, v úseku Jihlava – Znojmo (MÚK I/38 x I/53) v kategorii S11,5/90 s mimoúrovňovými křižovatkami a obchvaty sídel, v úseku Znojmo (MÚK I/38 x s I/53) – hranice ČR / Rakousko v kategorii čtyřpruhové směrově dělené silnice (S24,5). Na rakouské straně probíhá zkapacitnění posledního úseku třípruhové silnice S3 Hollabrunn – Guntersdorf – Jetzelsdorf s návazností na dálnici A22 do Vídně. Záměr přestavby silnice I/38 je s ohledem na zmíněné skutečnosti veřejným zájmem.

(k bodům 60 - 61)

Alternativní spojení západní hranice ČR s východem území jižně od D1 – koridor kapacitní silnice **S13** vychází z PÚR ČR 2008, která ve svém bodě (122) zcela nově definuje „Alternativní spojení západní hranice ČR s východem v území jižně od D1". To by mělo výhledově zajistit převedení možného zvýšeného dopravního zatížení ve směru západ – východ mezi dotčenými kraji v poloze jižně od dálnice D1. Úkolem pro územní plánování je ve spolupráci s resorty prověřit v úrovni ÚPD vybrané varianty řešení a jejich vhodnost z hlediska udržitelného rozvoje území a využitelnosti stávajících silnic I. třídy.

V koordinaci s ŘSD OPS Brno je na území Jihomoravského kraje v návrhu ZÚR JMK doporučeno pokračování alternativního spojení, které využívá vesměs stávající silnice I. třídy a navrhované koridory (záměry) ve směru západ - východ s možnou návazností na sousední Zlínský kraj, případně Slovensko.

Koridor S13 je ve směru od Jihočeského kraje a kraje Vysočina vymezen ve stopě stávající silnice I/23 s připojením na dálnici D1 v MÚK Kývalka, dále pak krátce v peáži s navrhovaným rozšířením dálnice D1 na 6ti pruhové uspořádání s odklonem koridoru jižně od dálnice D1 v navrhované MÚK

Troubsko. Vedení koridoru S13 v širším prostoru města Brna dále využívá navrhované „tangenty“, Jihozápadní tangentu, Jižní tangentu a Jihovýchodní tangentu s připojením na dálnici D1 v MÚK Holubice, příp. MÚK Tvarožná. V této MÚK dochází k rozdělení dopravního proudu na D1 směrem na Kroměříž a Olomouc nebo na stávající silnici I/50 směrem na Slavkov, Uherské Hradiště s pokračováním na území Zlínského kraje, případně na Slovensko. Takto definovaný koridor nevyžaduje žádné specifické záměry na přestavbu a výstavbu dopravní infrastruktury v požadovaném směru (kromě potřebných a již sledovaných) a umožňuje převedení možného zvýšeného dopravního zatížení na dálnici D1 v požadovaném směru. Koridor S13 tedy není samostatně v ZÚR JMK územně vymezen a je definován pouze příslušnými koridory, navrhovanými v ZÚR JMK.

(k bodům 62 - 63)

Dálnice D1 Kývalka – Holubice, rozšíření na 6ti-pruh včetně nových mimoúrovňových křižovatek (D8) je součástí již provozované dálnice D1 Praha – Brno – Vrchoslavice – Lipník nad Bečvou – Ostrava (– Bohumín hranice ČR / Polsko) - E50, E65, E462, na území kraje je součástí rozvojové oblasti OB3 Brno a rozvojové osy OS10. V Jihomoravském kraji je v průchodu jádrovým územím Brněnské aglomerace dálnice D1 nejzatíženější dopravní cestou se sloučenými funkcemi tranzitní, zdrojové a cílové a obslužné (v r. 2005 celkem 58 500 voz./den, zdroj ŘSD).

ZÚR JMK v souladu s Usnesením vlády ČR č. 735/2008 k přípravě a výstavbě pozemní komunikace v úseku Pohořelice – hranice ČR / Rakousko (bodem 5) vymezuje koridor pro rozšíření na šestipruh v kategorii D 33,5/120 v délce 29,030km včetně zkapacitnění MÚK Brno, centrum a MÚK Brno, jih a dále s novými mimoúrovňovými křižovatkami, jejichž potřeba souvisí s rozvojem přilehlého území a potřebou silničního napojení území a jeho navazující sítě. Koridor vymezený v ZÚR JMK v celé délce Kývalka – Holubice zahrnuje dle zpracované PD následujících pět staveb:

- Stavba 0117.1 Kývalka – Bosonohy

součástí stavby MÚK Kývalka, rozšíření o napojení silnice II/602 na D1 i ve směru na Ostravu

- Stavba 0117.2 Bosonohy – Brno-západ

Součástí je přestavba MÚK Brno-západ v souvislosti s plánovaným napojením R43 – var. „Bystrcká“ a MÚK Troubsko – propojení MÚK kolektory (útvarová křižovatka).

- Stavba 0119.1 Brno-západ – Brno-jih

Součástí je přestavba MÚK Brno-centrum na tříúrovňovou a přestavba MÚK Brno-jih na dvoulístkovou vstřícnou. Součástí jsou direktivní větve Praha – Břeclav a Břeclav – Ostrava a semidirektivní větve Ostrava – Břeclav a Břeclav – Praha. Přímé napojení Shopping parku z D2 bude zrušeno.

- Stavba 0131,1 Brno-jih – Brno-východ

Součástí je výstavba nové MÚK Černovická terasa (deltovitá), přestavba MÚK Slatina a její spojení s MÚK Černovická terasa jako útvarová křižovatka.

- Stavba 0131.2 Brno-východ – Holubice

Součástí je úprava MÚK Brno-východ a nová MÚK Tvarožná. MÚK Holubice (která není všesměrná) bude výhledově potlačena a těžiště vztahů bude po dobudování JVT přesunuto do nové MÚK Tvarožná – propojení kolektory – útvarová křižovatka.

Podle výsledků MODELU 2009 by po rozšíření dálnice v úseku Kývalka – Holubice měla být požadovaná úroveň kvality dopravy splněna na celém úseku dálnice D1 i v dlouhodobém výhledu Při naplnění předpokládaného nárůstu dopravy nemusí být v roce 2030 jednoznačně zajištěna poža-

dovaná kvalita v úseku od kraje Vysočina, tj. MÚK Velká Bíteš – po MÚK Kývalka a pravděpodobně ani na šestipruhovém úseku od MÚK Kývalka po MÚK Troubsko. V případě realizace R43 ve variantě „Boskovické“ pak může být situace výhledově ještě kritičtější, protože se zvýší intenzita dopravy ještě v úseku MÚK Ostrovačice – MÚK Troubsko. (*Poznámka: ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro rozšíření D1 v úseku hranice krajů Vysočina / JMK po MÚK Kývalka).*

Na základě hodnocení vlivů rozšíření dálnice D1 (na 6ti pruh) na veřejné zdraví (HIA) jsou konstatovány následující závěry:

- v okolí dálnice D1 lze očekávat zvýšené riziko zejména v případě expozice suspendovaných částic a denního a nočního hluku (nejistota v otázce skutečného zvýšení dopravní zátěže v důsledku zkapacitnění dálnice D1 a realizace navrhovaných staveb, především JZT, JT a JVT,
- případnou realizaci záměru je nutné pojmout jako příležitost k razantním opatřením pro snížení zátěže obyvatel v území podél dálnice D1 (protihluková opatření a opatření ke snížení prašnosti z dálnice, příp. snížení zátěže tuhých částic přímo v dotčených sídlech),
- realizací opatření v dostatečném rozsahu je možné očekávat poměrně výrazné snížení zdravotních rizik obyvatelstva.

Záměr na rozšíření dálnice D1 společně s ostatními významnými záměry koncentrovanými do oblastí Troubsko – Ostopovice – Brno, Bosonohy (R43 ve var. „Bystrcké“ – D1-A, dálnice D1 – D8, JZT D10-A,B) a Šlapanicka (JVT – D12, „Nová Přerovská trať“ – D43, modernizace letiště Brno – Tuřany – D62 a plocha smíšená výrobní – PZ3), svými **kumulativními vlivy na veřejné zdraví** vyžadují zvláštní pozornost. Realizace záměrů v těchto oblastech bude spojena s poměrně významným imisním a zejména hlukovým zatížením obyvatel. Podrobněji je tato problematika popsána v části III. této dokumentace v oddílu A, v příloze k SEA; Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (HIA).

(k bodům 64 - 65)

D2 - MÚK Velké Pavlovice (D9) na dálnici D2 Brno – Břeclav – hranice ČR/SR (– Bratislava) sleduje zkvalitnění napojení a obsluhy území a navazující silniční sítě v rozvojové ose OS10 a vyšší využitelnost dálnice D2 pro vnitrokrajské vztahy a radiální cesty ve směru k rozvojové oblasti OB3 a jejímu jádrovému území.

(k bodům 66 – 67)

Rychlostní silnice R46 Vyškov – hranice kraje, homogenizace včetně úpravy mimoúrovňových křižovatek (D67) - R46 navazující na dálnici D1 v MÚK Vyškov-východ je součástí již realizované sítě dálnic a rychlostních silnic, propojujících dálnici D1 a rychlostní silnici R35 v relaci (Brno –) Vyškov – Olomouc. Stávající parametry rychlostní silnice a mimoúrovňových křižovatek neodpovídají současným požadavkům normy a nezajišťují dostatečné podmínky pro zajištění bezpečnosti silničního provozu. Navrhovaný koridor sleduje homogenizaci trasy v normativních parametrech rychlostní silnice s úpravou mimoúrovňových křižovatek v souladu s požadavky platné normy.

(k bodům 68 - 69)

Jihozápadní tangenta Troubsko / Brno (D1) – Rajhrad / Syrovice (D10) – poloha koridoru JZT (součást rychlostní 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 byla 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.), která byla využita pro vymezení koridorů a variant v návrhu ZÚR JMK.

Návrh ZÚR JMK předkládá dvě základní varianty možného vedení koridoru jihozápadní tangenty v úseku MÚK Troubsko (D1) – Rajhrad, doplněné variantou „nulovou“, vedenou v koridoru stávající silnice I/52 s nezbytnou přestavbou ulice Vídeňské.

Společný koridor obou variant, tj. **varianty „Modřické“** a **varianty „Želešické“** navazuje na dálnici D1 a navrhovaný koridor rychlostní silnice R43 ve variantně „Bystrcké“ v navrhované MÚK Troubsko a invariantně směřuje do prostoru Nebovid. Zde se koridor rozděluje do dvou variantních tras:

Varianta „Modřická“ (D10-A) se maximálně přibližuje ke stávající I/52 v úseku Modřice – Rajhrad, kde se západně od Rajhradu napojuje do stávající R52. Přimknutá poloha JZT ke stávající I/52 vyvolává potřebu oddálení mimoúrovňové křižovatky navazující JT se silnicí I/52 (malé vzdálenosti křižovatek),

Varianta „Želešická“ (D10-B) zůstává v odtažené poloze, západně tunelovým úsekem míjí Želešice a napojuje se na stávající R52 východně od Syrovic.

Obě varianty vycházejí z předpokladu, že v 1. etapě dojde ke zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kývalka – Holubice včetně dostavby nové MÚK Černovická terasa. Ve 2. etapě bude realizována JZT, která umožní 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 urbanizovaného prostoru současně předpokládá samostatné propojení rychlostní silnice R52 s dálnicí D2 ve směru na Bratislavu navazující tzv. jižní tangentou (JT).

Varianta „Nulová – po ulici Vídeňské“ (D10-C)*;* 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 polohu, charakter zástavby a přilehlého území komunikací se sdruženou funkcí pro průjezdnou i obslužnou dopravu s vedením linek veřejné dopravy, se silným pohybem 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. V MODELU 2009 tato varianta z výše uvedených důvodů nebyla prověřována.

Poloha jihozápadní tangenty má zásadní vliv na objemy dopravy převedené do tohoto nového dopravního spojení. To ukazují i výsledky zpracovaného MODELU 2009. Delší varianta „Želešická“ umožňuje vhodnější obsluhu území JZ sektoru, avšak pro tranzitní dopravu mezi D1 a D2 s využitím navazující JT je méně vhodná, protože zásadním způsobem prodlužuje dopravní cestu pro dálkové vztahy.

Spoluurčující pro rozhodování o výsledné variantně JZT a její přepravní účinnosti je míra využití trasy (varianty) pro dálkovou dopravu, která převažuje ve směru východ – západ oproti přepravní relaci sever – jih. Z toho vyplývá předpokládaná vyšší dopravní účinnost varianty „Modřické“, která svoji polohou východně od varianty „Želešické“ umožňuje zkrácení délky trasy v hlavní přepravní relaci východ – západ (D1 – JZT – JT – D2).

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro výběr variant specifikovaných v návrhu ZÚR

Dopravní účinnost koncepčních variant JZT Troubsko (D1) – Rajhrad / Syrovice intenzita dopravy dle výsledků MODELU 2009 v roce 2030 (v tis. voz. celkem/den)				
Varianta JZT	JZT úsek Troubsko – MÚK s JT	D1 úsek MÚK Troubsko – MÚK Brno-centrum	I/52 ulice Vídeňská	JT: úsek MÚK s JZT – D2
Varianta „Modřická“	31,2 – 33,8	43,0 – 51,6	42,7 – 47,3	38,4
Varianta „Želešická“	27,8	50,6 – 71,3	41,6 – 45,9	24,2 – 29,0
Varianta „Nulová – po ulici Vídeňské“	nebyla modelována			

Pro porovnání variant v následující tabulce byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v části I. kap. D. u příslušné varianty a koridoru a zohledňující základní aspekty pilířů trvale udržitelného rozvoje území.

JZT Troubsko (D1) – Rajhrad / Syrovice				
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**		
		Varianta „Modřická“ (D10-A)	**Varianta „Želešická“** (D10-B)	**Varianta „Nulová - po ulici Vídeňské“** (D10-C)
1.	Přepravní funkce, dopravní účinnost navrhované varianty	– Rychlostní silnice (R52 / R43) – maximální dopravní účinnost, prioritně pro tranzitní dopravu v návaznosti na JT (MÚK Modřice)	– Rychlostní silnice (R52 / R43) – dopravní účinnost JZT v úseku D1-MÚK Troubsko- MÚK Hajany (JT) nižší oproti stejnému úseku ve variantě „Modřické“ až o cca 20%	– parametry pro rychlostní silnici jsou ve stávajících podmínkám nedosažitelné, dosažitelné pouze za podmínky zásadních demolic přilehlého území
2.	Návaznost na rychlostní silnici R43 a dálnici D1	– přímá v MÚK Troubsko	– přímá v MÚK Troubsko	– návaznost R43 nepřímá přes D1
3.	Návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním potřeb zkvalitnění obsluhy jihozápadního sektoru rozvojové oblasti OB3 Brno	– MÚK Troubsko, Nebovidy, Modřice, Rajhrad	– MÚK Troubsko, Nebovidy, Hajany, Syrovice	– obsluha JZ sektoru není v této variantě zajištěna
4.	Minimalizace negativních vlivů na obytnou funkci dotčeného území	– přímé negativní vlivy nejsou známy; negativní vliv na obyvatelstvo u Nebovid minimalizován tunelovým řešením (dl. cca 290m) – kumulativní působení záměrů v prostoru Modřic	– negativní vlivy nejsou známy; negativní vliv na obyvatelstvo u Nebovid minimalizován tunelovým řešením (dl. cca 290m), u Želešic a Hajan tunelem dl. cca 950m – kumulativní působení záměrů v prostoru Modřic	– zásadní střet s obytnou funkcí – ulice Vídeňská

JZT Troubsko (D1) – Rajhrad / Syrovice				
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**		
		Varianta „Modřická“ (D10-A)	**Varianta „Želešická“** (D10-B)	**Varianta „Nulová - po ulici Vídeňské“** (D10-C)
5.	Minimalizace negativních vlivů na veřejné zdraví (hodnocení HIA)	– z hlediska imisní zátěže suspendovaných částic PM10 mírně méně příznivá než var. D10-B – z hlediska imisní zátěže koncentracemi NO2 nejpříznivější – z hlediska nočního hluku výrazně příznivější než obě zbývající varianty	– z hlediska imisní zátěže suspendovaných částic PM10 mírně příznivější než var. D10-A – z hlediska imisní zátěže koncentracemi NO2 méně příznivá oproti zbývajícím dvěma variantám – z hlediska nočního hluku výrazně méně příznivá než var. D10-A	– z hlediska imisní zátěže suspendovaných částic PM10 ze všech variant nejpříznivější – z hlediska imisní zátěže koncentracemi NO2 ze všech variant nejnepříznivější – z hlediska nočního hluku ze všech variant nejnepříznivější
6.	Minimalizace střetů s limity využití území	– dotek s RBC, křížení RBK – 70% záboru půdy I. a II. TO – střet s CHLÚ Modřice (dotek s jeho západním okrajem)	– křížení s RBK – 60% záboru půdy I. a II. TO – střet s dobývacím prostorem Želešice	– výrazný záboru půdy převážně vysoké kvality – střet s obytným územím
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí (**SEA**)		Na základě hodnocení SEA tým doporučuje jako výslednou **jednu z „aktivních“ variant“, tj. D10-A, D10-B s mírnou preferencí var. „Modřické“** (D10-A v návaznosti na JT ve var. D11-A). Při výběru výsledné „aktivní“ varianty je nutné zohlednit vedle environmetálních kritérií, také kritéria dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická a opatření uvedená v kapitole A.7 oddílu A, části III. Důvodem odmítnutí varianty „Nulové – po ulici Vídeňské“ (D10-C) je především další zvýšení emisní a hlukové zátěže z dopravy v dotčeném území podél stávajících komunikací (dálnice D1 + ul. Vídenská). Realizace záměrů je možná za podmínek uvedených v kap. A.7. oddílu A části III. Pro výběr výsledné varianty je i přesto doporučeno zohlednit i ostatní kritéria, především dopravně-inženýrská, příp. technicko- ekonomická.		

Doporučení k výběru výsledné varianty JZT (D10)

Na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant JZT Troubsko (D1) – Rajhrad / Syrovice z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí projektant doporučuje jako **výslednou variantu jihozápadní tangenty var. „Modřickou“ (D10-A).**

(k bodům 70 - 71)

Jižní tangenta Modřice / Želešice (JZT) – Chrlice (D2) (D11) v návaznosti na JZT – var. D11-A „Modřická“ (MÚK Modřice) a var. D11-B „Želešická“ (MÚK Hajany) v kategorii čtyřpruhové silnice I. třídy zajišťuje kapacitní silniční propojení jižního segmentu příměstského prostoru Brna. V širších souvislostech je součástí tangenciálního propojení nadřazených dopravních tras, tj. dálnice D1 (MÚK Troubsko) – dálnice D2 (MÚK Chrlice II). Jižní tangenta umožňuje převedení významné tranzitní dopravy v relaci Praha – Bratislava (a naopak) mezi D1 – JZT – JT – D2 se sdruženou funkcí dopravního zpřístupnění a obsluhy ekonomicky se rozvíjejícího jižního sektoru Brna, jehož tangenciálně orientovaná silniční a komunikační síť je již v současné době nedostatečná. Podle výsledků MODELU 2009 zjištěné výhledové intenzity na JVT (27,0 – 37,0 tis. voz./den) vyvolávají nutnost čtyřpruhového uspořádání. Bez realizace této silnice není možné využít potenciál rozvojového území městských částí Brno-Chrlice, Brno-Tuřany a Šlapanic.

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro výběr variant specifikovaných v návrhu ZÚR

Dopravní účinnost variant JT Modřice - Želešice (JZT) – Chrlice (D2) intenzita dopravy dle výsledků MODELU 2009 v roce 2030 (v tis. voz. celkem/den)		
Varianta JT	úsek MÚK Modřice / MÚK Hajany – R52	úsek R52 – D2
Varianta „Modřická“	40,8	40,8
Varianta „Želešická“	24,2	29,0

Pro porovnání variant v následující tabulce byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v části I. kap. D. u příslušné varianty a koridoru a zohledňující základní aspekty pilířů trvale udržitelného rozvoje území.

Jižní tangenta Modřice / Želešice (JZT) – Chrlice (D2)			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**	
		Varianta „Modřická“ (D11-A)	**Varianta „Želešická“** (D11-B)
1.	Přepravní funkce a dopravní účinnost navrhované varianty	– V přímé návaznosti na JZT zpřístupňuje a obsluhuje významný rozvojový prostor jižně od Brna – maximální dopravní účinnost, prioritně pro tranzitní dopravu v návaznosti na JZT (MÚK Modřice) – ve směru západ – východ posiluje dopravní cestu pro dálkové vazby s návaznostmi na R52, D2; součást alternativního spojení koridoru S13 dle PÚR ČR 2008	– V přímé návaznosti na JZT zpřístupňuje a obsluhuje významný rozvojový prostor jižně od Brna – dopravní účinnost ve spojení s JZT ve var. D10-B (MÚK Hajany) nižší – ve směru západ – východ posiluje dopravní cestu pro dálkové vazby s návaznostmi na R52, D2; součást alternativního spojení koridoru S13 dle PÚR ČR 2008
2.	Návaznost na variantu JZT a silniční síť nadmístního významu se zohledněním potřeb zpřístupnění a obsluhy území	– podmíněno návazností na JZT ve var. D10-A „Modřické“ – neumožňuje MÚK přímo s I/55 – důvod zajištění normativní vzdálenosti křižovatek na silnici I. třídy	– podmíněno návazností na JZT ve var. D10-B „Želešické“ – umožňuje MÚK s I/55
3.	Minimalizace negativních vlivů na obytnou funkci dotčeného území	– přímé negativní vlivy nejsou známy; kumulativní působení záměrů v prostoru Modřic	– negativní vlivy nejsou známy; kumulativní působení záměrů v prostoru Modřic
4.	Minimalizace negativních vlivů na veřejné zdraví (hodnocení HIA)	– z hlediska imisní zátěže suspendovaných částic PM10 méně příznivá než var. D11-B – z hlediska imisní zátěže koncentracemi NO2 nejpříznivější – z hlediska nočního hluku příznivější než var. D11-B	– z hlediska imisní zátěže suspendovaných částic PM10 příznivější než var. D110-A – z hlediska imisní zátěže koncentracemi NO2 méně příznivá – z hlediska nočního hluku horší než var. D11-A
5.	Minimalizaci střetů s limity využití území	– křížení RBK – 70% záboru půdy I. a II. TO	– křížení RBK – 75% záboru půdy I. a II. TO
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí (**SEA**)		Výsledky hodnocení variant D11-A a D11-B v návaznostech na JZT **přibližné srovnatelné, s mírnou preferencí var. D11-A „Modřické“,** v návaznosti na JZT ve var. D10-A, potvrzeno i výsledky hodnocení HIA . Realizace záměrů je možná za podmínek uvedených v kap. A.7. oddílu A části III. Pro výběr výsledné varianty je doporučeno zohlednit i ostatní kritéria, především dopravně-inženýrská, příp. technicko- ekonomická.	

Doporučení k výběru výsledné varianty JT (D11)

Na základě rámcového vyhodnocení předložených variant JT Modřice / Želešice (JZT) – Chrlice (D2) z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví, složky životního prostředí a s ohledem na podmíněnou územní návaznost na JZT projektant doporučuje jako **výslednou variantu jižní tangenty var. „Modřickou“ (D11-A).**

(k bodům 72 - 73)

Jihovýchodní tangenta Chrlice (D2) – Šlapanice (D12) v kategorii čtyřpruhové silnice II. třídy, navazuje v MÚK Chrlice II (D2) na jižní tangentu. Ve směru od JZT, JT a dálnice D2 umožňuje zpřístupnění a obsluhu rozvojových prostorů Brno-Chrlice, Brno-Tuřany (včetně mezinárodního letiště Brno-Tuřany) a Šlapanice. Kapacitní silnice II. třídy prochází prostorem Tuřan (II/380) do prostoru Šlapanic (II/417). Jako územní rezerva pro dosud nekategorizovanou komunikaci je v ZÚR JMK respektován zbývající úsek kontinuálního tangenciálního propojení jižního sektoru Šlapanic (II/417) – MÚK Tvarožná (D1). Tím by bylo dosaženo kontinuální propojení jádrového území rozvojové oblasti OB3 Brno ve směru západ – východ jižně od dálnice D2 z obou směrů. Toto propojení by bylo mimo jiné využito i pro vedení dílčího úseku koridoru S13, vymezeném v PÚR ČR 2008 jako „Alternativní spojení západní hranice ČR s východem v území jižně od D1“ (podrobněji viz koridor S13).

Záměr JVT společně s ostatními významnými záměry koncentrovanými do oblasti Šlapanicka (rozšíření dálnice D1 – D8, „Nová Přerovská trať“ – D43, modernizace letiště Brno – Tuřany – D62 a plocha smíšená výrobní – PZ3), svými kumulativními vlivy na veřejné zdraví vyžadují zvláštní pozornost. Realizace záměrů v této oblasti bude spojena s poměrně významným imisním a zejména hlukovým zatížením obyvatel. Podrobněji je tato problematika popsána v části III. této dokumentace v oddílu A, v příloze k SEA; Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (HIA).

(k bodům 74 - 75)

I/19 Hodonín v okr. Blansko (hranice kraje) – Sebranice (R43), homogenizace včetně obchvatů sídel (D13) je součástí dálkového tahu I/19 Plzeň – Tábor – Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Sebranice s napojením na navrhovanou rychlostní silnici R43. Poloha napojovacího úseku je podmíněna výběrem výsledné varianty R43 v úseku Černá Hora – hranice kraje. Silnice zajišťuje zpřístupnění a obsluhu severozápadní okrajové části kraje, která je vymezená jako specifické území N-SOB6 Olešnicko s vazbou na rozvojovou osu OS9. V mezikrajských souvislostech zajišťuje vazby na kraj Vysočina, prostor Žďáru nad Sázavou a dále Havlíčkův Brod. Vymezení koridoru přestavby silnice I/19 je převzato z podkladů ŘSD ČR. Předpokládaná intenzita dopravy v úseku R43 – Kunštát v roce 2030 dle MODELU 2009 je 12,7 – 3,5 tis. voz./den.

(k bodům 76- 77)

I/23 Vysoké Popovice, obchvat (D14) je součástí mezikrajského silničního tahu Dráchov – Jindřichův Hradec – Třebíč – Brno. Předpokládaná intenzita dopravy v úseku hranice kraje - Rosice v roce 2030 je dle MODELU 2009 8,2 – 2,9 tis. voz./den. ZÚR JMK vymezují koridor obchvatu Vysokých Popovic (ukončení na hranici krajů JMK/Vysočina), který umožní odklon průjezdné dopravy mimo obytné území sídla. V ZÚR kraje Vysočina není přestavba silnice v navazujícím úseku sledována.

(k bodům 78 - 79)

I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel (D15) – v prostoru se zvyšující se intenzitou dopravy směrem k rozvojové oblasti OB3 Brno a krajskému městu Brnu ZÚR JMK je vymezen variantní návrh koridoru; varianta „Severní“ a varianta „Jižní“. Pro širší prostor Rosicka (součást rozvojové oblasti OB3 Brno) je silnice páteřní osou s každodenní vazbou přes dálnici D1 (MÚK Kývalka) k Brnu (VMO - I/42). Předpokládaná intenzita dopravy v úseku Rosice – D1 (MÚK Kývalka) je dle výsledků MODELU 2009 v rozmezí 11,8 - 28,4 tis. voz./den. Výhledová situace na průta-

zích sídly Rosice a Zastávka je značně nepříznivá. Varianty koridoru I/23 Rosice – Zakřany s obchvaty sídel a přestavbou křižovatky se silnicí II/394 byly porovnány z hlediska předpokládaného zatížení a dopravní účinnosti.

Varianta „Severní“ (15-A) - přeložka sleduje severní obchvat Rosic a jižní obchvat sídla Zastávky v koridoru přiblíženém.

Varianta „Jižní“ (D15-B) - přeložka sleduje jižní obchvat Rosic a oddálený jižní obchvat sídla Zastávky.

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro výběr variant specifikovaných v návrhu ZÚR

Dopravní účinnost koncepčních variant I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel intenzita dopravy dle výsledků MODELU 2009 v roce 2030 (v tis. voz. celkem/den)		
Varianta I/23	Přeložka I/23 v úseku II/602 – II/393	Stávající průchod sídly
Varianta „Severní“	12,2 – 9,4 – 8,4	5,6
Varianta „Jižní“	9,8 – 13,0 – 6,2 – 7,6	7,5

Pro porovnání variant v následující tabulce byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v části I. kap. D. u příslušné varianty a koridoru a zohledňující základní aspekty pilířů trvale udržitelného rozvoje území.

I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**	
		Varianta „Severní“ (D15-A)	**Varianta „Jižní“** (D15-B)
1.	Přepravní funkce, dopravní účinnost navrhované varianty	– Poloha koridoru umožňuje vhodné převedení jak tranzitní dopravy, tak zdrojové a cílové, koncentrované do prostoru Rosice – Zastávka; velmi příznivá dopravní účinnost koridoru; prodloužení trasy pro dálkovou dopravu je přijatelné	– Oddálená poloha způsobuje nepříznivý nárůst délky trasy pro tranzitní dopravu, pro zdrojovou a cílovou dopravu nižší využitelnost s ponecháním vyššího podílu dopravy na stávající trase (o cca 25% oproti var. „Severní“)
2.	Návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním potřeb zkvalitnění obsluhy dotčeného území	– přiblížená varianta umožňuje vhodnou využitelnost pro obsluhu území a návaznost na nižší síť	– oddálená poloha je méně vhodná pro obsluhu území a návaznost na silniční síť
3.	Minimalizace negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci dotčeného území	– blízkost obytné zástavby Rosic	– blízkost obytné zástavby Zbýšova, Tetčic a Rosic
4.	Minimalizace negativních vlivů na přírodní hodnoty a krajinný ráz dotčeného území	– zásahy do lesních porostů	– zásahy do lesních porostů
5.	Minimalizace střetů s limity využití území	– 35% záboru půdy I. a II. TO – poddolované území	– 70% záboru půdy I. a II. TO – poddolované území
6.	Minimalizace nežádoucí fragmentace krajiny	– koridor veden v blízkosti sídla v širším souběhu se stávající silnicí a železniční tratí – snížená fragmentace krajiny	– koridor veden v převažujícím rozsahu volnou krajinou – vyšší míra fragmentace krajiny
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí (**SEA**)		Výsledky hodnocení variant D15-A a D15-B jsou **přibližné srovnatelné, s mírnou preferencí var. D15-A „Severní“**. Pro výběr výsledné varianty je doporučeno zohlednit vedle environmentálních kritérií také ostatní kritéria, především dopravně-inženýrská, příp. technicko- ekonomická. Realizace záměru je možná za podmínek uvedených v kap. A.7 oddílu A, části III.	

Doporučení výběru výsledného koridoru I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel (D15)

Na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant koridorů I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel z hlediska jejich dopravně inženýrských kritérií, předpokláda-

ných vlivů na obyvatelstvo a složky životního prostředí projektant doporučuje jako **výslednou variantu koridoru I/23 Rosice – Zakřany var. „Severní“ (D15-A)** včetně přestavby problematické křižovatky se silnicí II/394.

(k bodům 80 – 81)

I/40 Mikulov – Břeclav, přeložka s obchvaty sídel (D68) – silnice zajišťuje zpřístupnění a obsluhu příhraničního území a sídelní struktury mezi silnicemi I/52 (sledovaná jako R52) a I/55 v relaci Mikulov – Valtice – Břeclav. V převažujícím rozsahu koridor představuje úpravu trasy na jednotné parametry dvoupruhové silnice kat. S9,5 s obchvaty obce Sedlec a města Valtice.

Koridor obchvatu Sedlce, vedený po hranicích lokality NATURA 2000 – EVL Slanisko u Nesytu je územně vymezen tak, aby nedošlo ke střetu. Výraznější odklon koridoru není v tomto prostoru z důvodu možných dalších střetů s ochranou přírody možný (PO Lednické rybníky). V případě nezbytného střetu je záměr zdůvodnitelný požadavkem zajištění veřejné bezpečnosti (§ 45i odst. 10 zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění) – odstranění dvou úrovňových křížení se železniční tratí a veřejného zdraví - odvedení dopravy mimo střed obce i mimo zastavěné území.

Při podrobném návrhu vedení koridoru a řešení obchvatu Valtic, který prochází Lednicko – Valtickým areálem (zóna prohlášená vyhláškou MK ČR č. 484/1992 Sb. za památkovou zónu a v roce 1996 za památku UNESCO), musí být brán zřetel na prostorové uspořádání a technické řešení stavby. Existence severního obchvatu Valtic je z těchto důvodů podmíněná částečně tunelovým vedením trasy.

I/40 Břeclav – MÚK Poštorná, jih (D69) - prodloužení silnice I/40 v úseku Břeclav (křižovatka s I/55) – MÚK Poštorná (R55 ve var. D66-B) představuje pouze podmíněný záměr, který je koncepčně a realizačně spjatý s existencí případného prodloužení R55 v úseku D2 – hranice ČR / Rakousko s obchvatem Břeclavi ve variantě „Jihovýchodní“ (D66-B). Varianta prodloužení R55 v úseku D2 – hranice ČR / Rakousko s obchvatem Břeclavi však byla v rámci posouzení vlivu ZÚR JMK na lokality NATURA 2000 hodnocena jako koridor s významně negativními vlivy. Přestože tento koridor není ve střetu s žádnou EVL a PO soustavy Natura 2000, byl s ohledem na jednoznačnou spjatost s koridory R55 (D66-B) a (D70) kumulací s těmito záměry **konstatován významně negativní vliv.**

Kritéria a podmínky podmiňující potřebu koridoru silnice I/40 Břeclav – MÚK Poštorná jih, specifikované v návrhu ZÚR

I/40 Břeclav – MÚK Poštorná, jih		
Kritéria a podmínky podmiňující potřebu		**Hodnocení dle vybraných kritérií**
1.	Koordinace a návaznost na navrhovaný záměr obchvatu Břeclavi ve var. R55 (D66-A, B, C)	– koncepčně podmíněný a spjatý s R55 ve var. D66-B
2.	Koordinace a návaznost na navrhovaný záměr obchvatu Břeclavi ve var. I/55 (D70-A, B, C)	– v této koncepční variantě není sledován
3.	Minimalizace střetů s limity využití území	– **významně negativní vliv na lokality NATURA 2000**

Doporučení výběru koridoru I/40 Břeclav – MÚK Poštorná, jih (D69) - koncepčně podmíněný realizací koridoru R55 ve var. D66-B

Vzhledem ke složitosti a závažnosti problematiky variant obchvatu Břeclavi (R55, I/55), v daném případě včetně podmíněně souvisejícího koridoru **I/40 Břeclav – MÚK Poštorná, jih,** je tento

i přes **významně negativní vliv na lokality NATURA 2000**, jako podmíněný k R55 var. „Jihovýchodní“ (D66-B) předložen v souladu s odst. 9 a 10 § 45i zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění k projednání s dotčenými orgány. Hlavním důvodem je skutečnost, že ani jedna z variant obchvatu Břeclavi v úseku D2 – hranice ČR / Rakousko (ve variantách R55 ani I/55) není bez významného negativního vlivu na území NATURA 2000 a bude předmětem projednávání s dotčenými orgány. Ve veřejném zájmu je výběr jedné z předložených variant obchvatu Břeclavi (R55, variantně I/55) včetně podmíněných koridorů, odůvodněných ochranou veřejného zdraví a veřejnou bezpečností (na stávajícím průtahu Břeclaví). (Podrobnější komentář je obsažen u koridoru R55 v úseku R55-3 Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko v předchozí části tohoto odůvodnění).

(k bodům 82 – 83)

I/41 „Bratislavská radiála“ (D16) je součástí jedné z hlavních vstupních radiál od dálnic D1 a D2 do jižní části města Brna s návazností na velký městský okruh (silnice I/42). Přeložka silnice I/41 je v souladu se záměry ŘSD ČR vymezena v koridoru podél řeky Svitavy. Zpřesněné územní vymezení bude zpracováno v rámci ÚP města Brna.

(k bodům 84 – 85)

I/42 Brno „Velký městský okruh“ (D17) je součástí nadřazeného komunikačního systému Brna, v širších koncepčních souvislostech je součástí „třístupňové ochrany“ Brněnské aglomerace (malý MMO, VMO a R43). VMO tvoří vícepruhový segregovaný okružní systém města Brna s návaznostmi na radiálně zaústěné silnice I. třídy, s mimoúrovňovými křižovatkami a tunely. Zpřesněné územní vymezení bude zpracováno v rámci ÚP města Brna.

(k bodům 86 – 87)

I/43 Česká – Kuřim (D18) - zajišťuje hlavní přístup do Brna ve směru od severu a rychlostní silnice R43. Koridor pro čtyřpruhovou silnici je převzatý z dokumentace „Silnice I/43 Česká – Kuřim“ (HBH projekt, 2006). Přepravní význam silnice I/43 v koridoru D18 a její výhledové dopravní zatížení je přímo závislé na výběru výsledné varianty R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora – viz tabulka.

Intenzita dopravy na silnici I/43 Česká – Kuřim - Brno
(výhledová intenzita dopravy v tis. voz. celkem/den v roce 2030)

Varianta R43	**silnice I/43 v úseku**	
	Lipůvka - Česká	Česká – Brno, ul. Hradecká
Varianta „Německá“ a „Malhostovická“ (D2-A,B) *v návaznosti na úsek Kuřim – D1 ve stopě „Bystrcké“*	25,0	36,9 – 50,6
Varianta „Německá“ a „Malhostovická“ (D2-A,B) *v návaznosti na úsek Kuřim – D1 ve stopě „Boskovické“*	31,8	48,3 – 61,8
Varianta „Optimalizovaná MŽP“ (D2-D) *v návaznosti na úsek Kuřim – D1 ve stopě „Optimalizované MŽP“*	17,3 – 40,6	40,7 – 60,1
Varianta, „Obchvatová“ (D2-C) – bez realizace R43 v úseku Kuřim – D1	35,0 - 33,9	57,9 – 70,8

V případě R43 ve var. D2-C (bez realizace R43 v úseku D1 – Kuřim) je z tabulky patrné předpokládané dopravní zatížení silnice I/43 na vstupu do Brna v r. 2030. Čtyřpruhové šířkové uspořádání I/43 pro tuto variantu R43 by bylo naprosto nevyhovující a pro město Brno by představovalo zcela kritický scénář.

Nový pohled na potřebnost záměru D18 se otevírá v souvislosti s variantou jižního obchvatu Kuřimi (D35-B) v kombinaci s rychlostní silnicí R43 ve var. „Bystrcké“. Tato kombinace souvisejících variant by pravděpodobně jako jediná nevyžadovala zkapacitnění úseku stávající silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim, tzn. přijetí této koncepce by vylučovalo potřebu dále sledovat koridor D18 - I/43 Česká – Kuřim, čtyřpruh (prověřeno v MODELU 2010).

(k bodům 88 – 91)

I/43 Sebranice – Svitávka, přeložka (D21), **I/43 Letovice – Stvolová (hranice kraje), homogenizace** (D22) – koridory jsou součástí spojení Brno – Svitavy – Králíky – hranice ČR/Polsko. Silnice I/43 bude po realizaci rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka přeřazena do sítě silnic II. třídy (doprovodná komunikace k R43) s funkcí páteřní obsluhy severního segmentu rozvojové oblasti OB3 Brno s návaznostmi na R43 v prostoru Svitávky, v opačném směru s návazností na jádrové území Brněnské aglomerace a rozvojové oblasti OB3. Do doby realizace R43 je nutné na stávající silnici I/43 vytvořit předpoklady a podmínky pro zvýšení bezpečnosti.

V úseku Sebranice - Svitávka – hranice kraje (– Svitavy) ZÚR JMK vymezují dva koridory pro přestavbu a homogenizaci stávající silnice I/43 (D21, D22) s cílem zvýšení bezpečnosti dopravy a zlepšení kvality dopravního spojení okrajového území (specifická oblast nadmístního významu N-SOB6 Olešnicko) ve směru k Brnu, opačně k Pardubickému kraji a prostoru Svitav.

(k bodům 92 – 93)

I/50 Bučovice, přeložka (D24) – koridor je součástí spojení Brno – Holubice – Uherské Hradiště – hranice ČR/Slovensko a mezinárodního tahu E50. Silnice je významnou přepravní osou napojující a obsluhující východní oblasti kraje a sídelní strukturu střední části Pomoraví (Uherskohradišťsko). Přestože realizace R55 částečně přesměruje dopravu mimo I/50, lze podle výsledků MODELU 2009 i výhledově očekávat vysoké intenzity dopravy minimálně v úseku D1 – Slavkov – Bučovice (v r. 2030 cca 20,0 – 30,0 tis. voz./den).

ZÚR JMK vymezují koridory pro přestavbu nevyhovujícího průtahu Bučovicemi, dále v navazujícím úseku ve směru ke Zlínskému kraji pak přeložku I/50 s obchvaty Brankovic a Kožušic (v r. 2030 11,7 – 12,3 tis. voz./den).

(k bodům 94 – 95)

I/50 Brankovice – Kožušice, obchvat (D25) ZÚR JMK vymezují ve dvou variantách; var. **„Severní“** (D25-A) a var. **„Jižní“** (D25-B). Koridor v poloze severního obchvatu je v souladu se záměry ŘSD ČR a v koordinaci s navazujícím koridorem přeložky silnice I/50 na území Zlínského kraje, stabilizovaném ve vydaných ZÚR ZLK. Variantní jižní poloha koridoru vychází z požadavků obce.

Předpokládaná intenzita dopravy na silnici I/50 v tomto úseku v roce 2030, bez ohledu na variantu, dosahuje cca 12 000 voz./24 hod. (MODEL 2009).

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro výběr variant specifikovaných v návrhu ZÚR

Pro porovnání variant v následující tabulce byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v části I. kap. D. u příslušné varianty a koridoru a zohledňující základní aspekty pilířů trvale udržitelného rozvoje území.

I/50 Brankovice – Kožušice, obchvat			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**	
		Varianta „Severní“ (D25-A)	**Varianta „Jižní“** (D25-B)
1.	Přepravní funkce, parametry, dopravní účinnost navrhované varianty, návaznost na sousední kraj	– poloha koridoru je z hlediska délky trasy příznivá – více se přibližuje stávající trase – maximální využití stávající silnice – koridor má zajištěnou návaznost na území Zlínského kraje	– oddálená poloha prodlužuje délku trasy – riziko ponechání většího objemu dopravy na stávající silnici – dvojnásobné křížení železniční trati – koridor nemá zajištěnou návaznost na území Zlínského kraje
2.	Návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním potřeb zkvalitnění obsluhy dotčeného území	– příznivé pro zdrojovou a cílovou dopravu (maximální využití) – krátké „přivaděče“	– méně příznivé pro zdrojovou a cílovou dopravu – požadavek na úpravu a údržbu stávající silnice ve funkci přivaděče v delším úseku (zdvojení tras)
3.	Minimalizace negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci dotčeného území	– blízkost obytné zástavby Brankovic	– blízkost obytné zástavby Kožušic
4.	Minimalizace negativních vlivů na přírodní hodnoty a krajinný ráz dotčeného území	– významnější negativní vlivy nejsou známy	– významnější negativní vlivy nejsou známy
5.	Minimalizace negativních vlivů na veřejné zdraví (hodnocení HIA)	– z hlediska zatížení obyvatel hlukem mírně příznivější oproti var. D25-B – méně příznivá z hlediska vyššího počtu lidí v hlukových pásmech nad 40 dB	– z hlediska zatížení obyvatel nočním i denním hlukem méně příznivá oproti var. D25-A za předpokladu nerealizace protihlukových opatření; při realizaci nutno počítat s jejich větším rozsahem – mírně příznivější z hlediska nižšího počtu lidí v hlukových pásmech nad 40 dB
6.	Minimalizace střetů s limity využití území	– křížení s RBK, zásah do PP – 30% záboru půdy I. a II. TO – zásah do lesních porostů	– křížení s RBK, dotek s RBC – 50% záboru půdy I. a II. TO – zásah do lesních porostů
7.	Minimalizace nežádoucí fragmentace krajiny	– koridor přimknutý k okrajové části Brankovic a dále veden v širším koridoru v souběhu se stávající silnicí – částečně omezená fragmentace	– koridor veden v převážném rozsahu volnou krajinou – vyšší míra fragmentace krajiny
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí (**SEA**)		Jako variantu s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí je hodnocena varianta **D25-A „Severní“**. Pro výběr výsledné varianty je doporučeno zohlednit vedle environmentálních kritérií také další kritéria, především dopravně-inženýrská, příp. technicko- ekonomická. Realizace záměru je možná za podmínek uvedených v kap. A.7 oddílu A, části III.	

Doporučení výběru koridoru I/50 Brankovice – Kožušice (D25)

Na základě rámcového vyhodnocení předložených variant koridorů I/50 Brankovice – Kožušice, obchvat (D25-A a D25-B) z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na veřejné zdraví a složky životního prostředí, s přihlédnutím k návaznosti stabilizovaného koridoru na území sousedního Zlínského kraje ve vydaných ZÚR ZLK, projektant doporučuje jako **výslednou variantu var. „Severní“ (D25-A).**

(k bodům 96 - 97)

I/51 Hodonín, obchvat (D26) – navrhovaný koridor vytváří územní podmínky pro přestavbu a zkvalitnění přeshraničního silničního spojení od silnice I/55 (návazně R55) ve stopě jihozápadního obchvatu Hodonína a dále ve stávající trase s přechodem na Slovensko směr Holíč - Trnava. Předpokládaná intenzita dopravy na této silnici v roce 2030 dosahuje cca 6,7 tis. voz./24.hod. Na-

vrhovaná přestavba zajistí příznivé podmínky pro bezpečnost dopravy i veřejné zdraví na průjezdu Hodonínem.

(k bodům 98 - 99)

I/53 Znojmo – Pohořelice, homogenizace včetně MÚK a obchvatu Lechovic (D27) - v souladu se záměry ŘSD ČR a přepravními nároky je sledována přestavba páteřního silničního spojení jihozápadní okrajové části kraje – prostoru Znojemska s jádrovým územím kraje, s využitím navazujícího stávajícího úseku R52 a silnice I/52. Koridor je vymezen a zpřesněn na základě zpracované dokumentace „Silnice I/53 Lechovice – Pohořelice“ (PK OSSENDORF, s.r.o., 07/2009). Je součástí vymezené rozvojové osy nadmístního významu N-OS2 Pohořelická, navazující na rozvojovou oblast republikového významu OB3 Brno a na vymezenou rozvojovou osu N-OS1 Znojemská.

Dle výsledků MODELU 2009 by dvoupruhové uspořádání nezajistilo ve výhledu splnění požadované úrovně kvality v celém homogenizovaném úseku Pohořelice – Znojmo. Očekávaná intenzita dopravy na silnici I/53 v roce 2030 dosahuje hodnot cca 15,6 – 20,0 tis. voz./24 hod. Minimálně v úsecích Pohořelice – Branišovice a Lechovice – dvoupruhové uspořádání nebude výhledově kapacitně vyhovovat. Z tohoto důvodu ZÚR JMK sleduje koridor I/53 Pohořelice, jih – Znojmo v celé délce pro možnou přestavbu ve třípruhovém šířkovém uspořádání, v převažujícím rozsahu s mimoúrovňovými křižovatkami.

(k bodům 100 - 101)

I/54 Kyjov – Bzenec, přeložka s obchvaty sídel (D29) – koridor je součástí spojení Slavkov u Brna – Kyjov – Veselí nad Moravou - hranice ČR/Slovensko, v návaznosti na silnici I/50 a dálnici D1 je 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 Nové Mesto nad Váhom. Silnice je součástí vymezené rozvojové osy nadmístního významu N-OS4 Kyjovská.

Dle výsledků MODELU 2009 je rozhodující intenzita dopravy soustředěna do úseku Kyjov – Bzenec s vazbou na urbanizovaný pás Pomoraví a silnici I/55, výhledově R55. V roce 2030 dosahuje předpokládaná intenzita dopravy v tomto úseku hodnot cca 11,6 tis. voz./den (úsek Kyjov – Slavkov cca 7,2 – 5,5 – 7,2 tis. voz./den). ZÚR JMK vymezují koridor přestavby silnice v nejzatíženějším úseku I/54 Kyjov – Bzenec s obchvaty sídel Vlkoš, Bzenec a přeložkou silnice v prostoru Vracova. S ohledem na výsledky předpokládaného dopravního zatížení této silnice a převaze vztahů Kyjov - Bzenec, je pro obchvat Kyjova navržena pouze územní rezerva a to ve variantách (viz další část odůvodnění).

(k bodům 102 - 103)

I/55 Břeclav, obchvat (D70) – koridor je součástí stávající silnice I/55 Olomouc – Přerov – Hodonín – Břeclav – hranice ČR / Rakousko, ve vztahu k UV č. 741/1999 Sb. je v koncepci rozvoje dálnic a rychlostních silnic v ČR tato silnice v úseku Olomouc – Otrokovice – Břeclav (s napojením na dálnici D2) dlouhodobě sledována jako rychlostní silnice R55. V této koncepci je rychlostní silnice postupně realizačně připravována, na území Zlínského kraje v úseku Hulín – Otrokovice postupně uváděna do provozu.

Na území Jihomoravského kraje není stabilizace koridoru R55, která nahradí stávající silnici I/55, jednoznačně potvrzena. Kromě variantních koridorů v prostoru průchodu navrhovaného koridoru R55 lokalitami NATURA 2000 (PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví), otevírá se nový

problémový prostor a to Břeclavsko s řešením koncepčních variant jeho možného obchvatu. V předchozí části u odůvodnění variantních koridorů R55 v úseku Hrušky – Břeclav (D1) / hranice ČR / Rakousko s obchvatem Břeclavi byly hlavní důvody dostatečně komentovány.

Navrhovaný koridor I/55 Břeclav, obchvat je předložen ve třech koncepčních variantách; **varianta „Obchvatová“** (D70-A), **varianta „3-HBH“** ve dvou samostatných úsecích D70-B1 a D70-B2 a dále **varianta „4-HBH“** ve dvou samostatných úsecích D70-C1 a D70-C2. Každá z těchto variant koridoru I/55 Břeclav, obchvat je jednoznačně a podmíněně spjata s dílčími variantami koridorů R55 v úseku Hrušky – Břeclav (D1) / hranice ČR / Rakousko.

- **Varianta „Obchvatová“** (D70-A)

Koridor I/55 ve dvoupruhovém uspořádání navazuje v MÚK Břeclav na dálnici D2 a R55 ve var. D66-C, ukončenou v MÚK Břeclav. Koridor silnice I. třídy dále pokračuje přes okružní křižovatku se stávající I/55 v poloze plnohodnotného východního obchvatu Břeclavi, v souběhu s železniční tratí kříží silnici II/425, pokračuje jižním směrem do prostoru Poštorné, kde se novou okružní křižovatkou napojuje na stávající I/55 a přeložku I/40. Dále již ve stávající stopě směřuje k hranici ČR / Rakousko (přechodový bod - Poštorná / Reinthal). Tato varianta představuje dlouhodobě sledovanou koncepci, která je současně koordinována s rozvojovými záměry rakouské strany. Ta ve směru na Poštornou a Mikulov dlouhodobě počítá pouze se stávající silnicí bez významnějších rozvojových záměrů. Hlavní směry rozvoje silničního spojení ve vztahu k ČR a Jihomoravskému kraji jsou situovány do silničních spojení Wien – Drasenhofen / Mikulov ve směru na Brno a Wien - Kleinhaugsdorf / Hatě ve směru na Znojmo a Jihlavu.

Takto řešený obchvat umožňuje maximální využití jak pro převažující zdrojovou a cílovou dopravu s obvodovým rozvedením dopravy vně Břeclavi s vazbou na radiální vstupy (II/425), tak převedení průjezdné dopravy ve směru k silnici I/40 směr Valtice, případně Mikulov, v přeshraničních vztazích ve směru na Rakousko.

Dle výsledků MODELU 2009 je v jednotlivých úsecích silničního obchvatu Břeclavi v roce 2030 očekávaná následující intenzita dopravy.

Intenzita dopravy na silnici I/55 Břeclav, obchvat – var. D70-A	
Úsek I/55 var. D70-A	**Výhledová intenzita dopravy v tis. voz./24 hod. v r. 2030**
úsek D2 – křižovatka s II/425	12,1
úsek křižovatka s II/425 – křižovatka Poštorná	5,8
křižovatka Poštorná – hranice ČR / Rakousko	3,0

Hodnoty výhledové intenzity dopravy v roce 2030 potvrzují dostatečnost silničního obchvatu ve dvoupruhovém uspořádání. To by mělo být jedním z důležitých podkladů pro rozhodnutí o šířkovém uspořádání silničního obchvatu ve vztahu k UV ČR č. 735/2008 Sb., ve kterém pod bodem II., odst. 4 se ukládá ministru dopravy: *„pokračovat v přípravných pracích k realizaci obchvatu Břeclavi silnicí I/55 v úseku dálnice D2 – hraniční přechod Poštorná / Reinthal, a to ve čtyřpruhovém uspořádání, které musí projednat zastupitelstvo kraje“.* Zastupitelstvo JMK odsouhlasilo dvoupruhovou komunikaci a na základě Usnesení č. 603/09/Z 11 schválilo návrh změny citovaného č. UV ČR č. 735/2008 Sb. na*: „pokračovat v přípravných pracích k realizaci obchvatu Břeclavi silnicí I/55 v úseku dálnice D2 – hraniční přechod Poštorná / Reinthal a to ve dvoupruhovém uspořádání“* a požádalo Vládu ČR o schválení navrhované změny.

ŘSD dočasně zastavilo přípravy do doby vyjasnění šířkového uspořádání obchvatu Břeclavi silnicí I/55. Dlouhodobá příprava silničního obchvatu Břeclavi dospěla do úrovně DÚR s pravomocným územním rozhodnutím č. 11/07 vydaným Městským úřadem v Břeclavi dne 12.4.2007, které bylo následně prodlouženo s platností do 12.4.2011.

Problémem této varianty je střet s lokalitou NATURA 2000 (EVL Soutok-Podluží a PO Soutok-Tvrdonicko), který je v hodnocení koncepce ZÚR JMK na **lokality NATURA 2000** hodnocen jako **významně negativní.** Ve vztahu k odst. 9 a 10 § 45i zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění a v souladu se závěry hodnocení vlivů na lokality NATURA 2000 **tato koncepce může být schválena**, neboť **neexistuje jiné variantní řešení obchvatu Břeclavi s menším negativním vlivem** (viz odůvodnění R55-var. D66-a a D66-B). Podle odst. 10 je reálnost obchvatu Břeclavi odůvodněna požadavkem na zajištění a ochranu veřejného zdraví a veřejné bezpečnosti. Současně pravomocným územním rozhodnutím jsou pro tuto koncepci prokázány možnosti kompenzačních opatření (bod 18. Územního rozhodnutí č. 11/07; vydaném Městským úřadem v Břeclavi dne 12.4.2007, které obsahuje vyjádření KÚ JMK odboru životního prostředí)

- **Varianta „3-HBH“** (D70-B1, D70-B2)

Koridor I/55 ve variantě „3-HBH“ je podmiňujícím záměrem ke koncepční variantě návrhu obchvatu Břeclavi rychlostní silnicí R55 ve var. „Obchvatové – 3-HBH“ (viz odůvodnění R55; D66-A). Koridor I/55 ve var. „3-HBH“ obsahuje tyto dva samostatné úseky:

D70-B1: přeložka silnice I/55 v místě stávající křižovatky I/55 a D2, která musí být pro napojení R55 v úseku Hrušky – D2 zrušena a posunuta do polohy severní. Přeložka kříží dálnici D2 nezávisle mimo MÚK Břeclav-východ,

D70-B2: přeložka silnice I/55 v jihozápadní části Břeclavi ve funkci silničního přivaděče od MÚK Poštorná a přeložky silnice I/40 Mikulov - Břeclav, napojené na R55 a I/55 prostřednictvím MÚK Poštorná (D70-B2).

Varianta D70-B v obou úsecích je bez koncepčně spjaté realizace R55 ve var. „Obchvatové – 3-HBH“ (D66-A) pro potřeby zpřístupnění a obsluhy Břeclavi s napojením na komunikační systém města nedostatečná, z hlediska veřejného zdraví a veřejné bezpečnosti naprosto nepřijatelná.

Dle výsledků MODELU 2010 *(za předpokladu vedení R55 jako hlavního spojení Brno – Wien s návazností na dálnici A5 v prostoru Břeclav / Reinthal, bez realizace R52 v úseku Pohořelice – Mikulov)* je v této variantě obchvatu Břeclavi na silnici I/55 na vstupech do zastavěné části Břeclavi v roce 2030 očekávaná následující intenzita dopravy.

Intenzita dopravy na silnici I/55 Břeclav, obchvat – var. D70-B1 + D70-B2	
úsek I/55 var. D70-B1 + D70-B2	**Výhledová intenzita dopravy v tis. voz./24 hod. v r. 2030**
úsek koridoru D70-B1 v místě křížení s D2	2,1
severní vstup do zastavěné části Břeclavi	19,1
úsek koridoru D70-B2 jižní vstup do Břeclavi od MÚK Poštorná (I/55 x R55 x I/40)	4,1

Poznámka: Intenzita dopravy na R55 ve var. „Obchvatové“ je v této koncepci v roce 2030 v rozmezí 20,6 - 13,8 – 13,3; viz odůvodnění ke koridoru R55 ve var. D69-A

Kromě dopravně inženýrských nedostatků koridoru I/55 Břeclav, obchvat ve var. D70-B, podmíněného komplexním řešením v sepjatosti s realizací R55 ve var. D66-A, je zásadním problémem této varianty střet koridoru D70-B2 s lokalitami NATURA 2000 – v délce 1,3 km průchod EVL Soutok-

Podluží, v délce 100m koridor v těsné blízkosti PO Soutok-Tvrdonicko. Hodnocení vlivů na lokality **NATURA 2000** tyto **střety** hodnotí jako **významně negativní.**

- **Varianta „4-HBH“** (D70-C1, D70-C2)

Koridor I/55 ve variantě „4-HBH“ je podmiňujícím záměrem ke koncepční variantě návrhu obchvatu Břeclavi rychlostní silnicí R55 ve var. „Jihovýchodní – 4-HBH“ (viz odůvodnění R55; D66-B). Koridor I/55 ve var. „4-HBH“ obsahuje tyto dva samostatné silniční úseky:

D70-C1: přeložka silnice I/55 v úseku MÚK Břeclav-východ (D2) – MÚK Břeclav-jih ve stopě původního silničního obchvatu

D70-C2: přeložka silnice I/55 v jihozápadní části Břeclavi s napojením na přeložku silnice I/40

Koncepce řešení v této variantě dále předpokládá prodloužení přeložky silnice I/40 Mikulov – Břeclav v úseku křižovatka Poštorná (přeložky I/40 x I/55) – MÚK Poštorná-jih na R55 ve var. „Jihovýchodní“ s napojením jak na stávající I/55, tak na R55.

Varianta D70-C může i bez realizace R55 představovat relativně přijatelnou podobu částečného obchvatu v kombinaci s průtahem v jižní části Břeclavi. Částečný obchvat v případě souběžné nerealizace R55 ve var. D66-B je méně příznivý.

V MODELU 2010 nebyla tato koncepční varianta modelována. Podle zpracovatelů modelu lze pro účely ZÚR JMK předpokládat přibližně shodné hodnoty s var. D70-B, nebo spíše mírně vyšší na obchvatových úsecích silnice I/55.

I v tomto koncepčním řešení je zásadním problémem střet koridoru D70-C2 s lokalitami NATURA 2000 – v délce 1,3 km průchod EVL Soutok-Podluží a poloha cca 200 m od EVL a PO. Zásadním způsobem se v této variantě uplatňují kumulativní vlivy související se záměrem prodloužení silnice I/40 a napojení na R55 ve var. „Jihovýchodní“ (odtažené). I tento koridor je hodnocen ve střetu s lokalitami NATURA 2000 jako významně negativní. Hodnocení vlivů na lokality **NATURA 2000** s přihlédnutím ke kumulativním vlivům tuto koncepci hodnotí jako **významně negativní.**

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro výběr variant specifikovaných v návrhu ZÚR

Pro porovnání variant v následující tabulce byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v části I. kap. D. u příslušné varianty a koridoru a zohledňující základní aspekty pilířů trvale udržitelného rozvoje území.

I/55 Břeclav, obchvat				
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**		
		Varianta „Obchvatová“ (D70-A)	**Varianta „3-HBH““** (D70-B1 + D70-B2)	**Varianta „4-HBH“** (D70-C1 + D70-C2)
1.	Koordinace a územní návaznosti koridoru silnice I/55 ve vztahu k variantám R55 s obchvatem Břeclavi a navazující I/40	– Koncepčně podmíněno R55 ve var. D66-C s ukončením na dálnici D2 – přeložka I/40 napojena do křižovatky obchvatu I/55 a stávající I/55 ve směru na hranici ČR / Rakousko	– Podmíněno R55 ve var. D66-A ve stopě obchvatu Břeclavi s návazností na Rakousko v prostoru Reinthalu – přeložka I/40 napojena do mimoúrovňové křižovatky MÚK Poštorná na R55 ve var. D66-A s přeložkou I/55 (úsek B2)	– Podmíněno R55 ve var. D66-B „jihovýchodní“ s návazností na Rakousko v prostoru Reinthalu – vyvolána potřeba prodloužení přeložky I/40 Poštorná – MÚK Poštorná jih (D69) na R55 ve var. D66-B

I/55 Břeclav, obchvat				
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**		
		Varianta „Obchvatová“ (D70-A)	**Varianta „3-HBH““** (D70-B1 + D70-B2)	**Varianta „4-HBH“** (D70-C1 + D70-C2)
2.	Minimalizace negativních vlivů na veřejné zdraví (hodnocení HIA)	– hodnoceno v rámci celkové koncepce variantního řešení obchvatu Břeclavi v kumulaci s R55 – var. D66-C: • z hlediska zatížení obyvatel průměrnými ročními koncentracemi PM10 je výrazně nejpříznivější • z hlediska znečištění ovzduší riziko hodnoceno jako nízké • z hlediska zatížení obyvatel hlukem je nejpříznivější variantou	– hodnoceno v rámci celkové koncepce variantního řešení obchvatu Břeclavi v kumulaci s R55 – var. D66-A: • z hlediska zatížení obyvatel průměrnými ročními koncentracemi PM10 je varianta výrazně nejhorší • z hlediska znečištění ovzduší riziko hodnoceno jako nízké • z hlediska zatížení obyvatel hlukem je oproti var. D70-C+D66-B méně příznivější variantou	– hodnoceno v rámci celkové koncepce variantního řešení obchvatu Břeclavi v kumulaci s R55 – var. D66-B: • z hlediska zatížení obyvatel průměrnými ročními koncentracemi PM10 je varianta oproti var. D70-B příznivější • z hlediska znečištění ovzduší riziko hodnoceno jako nízké • z hlediska zatížení obyvatel hlukem je ve srovnání s var. D70-B + D66-A příznivější variantou
3.	Minimalizace střetů s limity využití území	– křížení s NRBK, biosférická rezervace – 65% záboru půdy I. a II. TO – zásah do lesních porostů – v hodnocení vlivů na lokality NATURA 2000 – **významně negativní vliv** – prokázána možnost uplatnění **kompenzačních opatření** (viz ÚR na stavbu I/55 obchvat Břeclavi; bod 18.)	– křížení s NRBK, biosférická rezervace – zásah do lesních porostů – v hodnocení vlivů na lokality NATURA 2000 – **významně negativní vliv**	– křížení s NRBK, biosférická rezervace – zásah do lesních porostů – v hodnocení vlivů na lokality NATURA 2000 – **významně negativní vliv**
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí (**SEA**)		Jako **nejpřijatelnější je** hodnocena varianta **D70-A** ve spojení s R55 ve variantě **D66-C**„ŘSD“.Pro výběr výsledné varianty je doporučeno zohlednit vedle environmentálních kritérií také další kritéria, především dopravně-inženýrská, příp. technicko-ekonomická. Realizace záměrů je možná za podmínek uvedených v kap. A.7. oddílu A, části III.		

Doporučení k výběru výsledné varianty I/55 Břeclav, obchvat (D70)

Na základě vyhodnocení předložených variant koridoru I/55 Břeclav, obchvat z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaného vlivu na veřejné zdraví, složky životního prostředí a s ohledem na potvrzení koncepčního spojení Brno – Wien v koridoru R52 přes Mikulov dle UV č. 735/2008 Sb. a bodu č. 97 Usnesení Zastupitelstva Jihomoravského kraje č. 603/09/Z 11, projektant doporučuje jako **výslednou variantu koridoru I/55 Břeclav, obchvat ve var. „Obchvatové“ (D70-A),** která je podmíněná realizací R55 v úseku Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko ve var. D66-C s ukončením na dálnici D2. Tato varianta je v porovnání s koridory I/55 ve var. „3-HBH“ a var. „4-HBH“ hodnocena jako dopravně účinnější ve vztahu k převažující dopravě zdrojové a cílové, ve vztahu k územním nárokům jako výrazně šetrnější, z hlediska přeshraniční koncepce v souladu s mezinárodními dohodami mezi Rakouskou spolkovou republikou a Českou republikou.

Z hlediska vlivů na lokality **NATURA 2000** je u této doporučené varianty I/55 shodně s ostatními variantami prokázán **významně negativní vliv**, který se v rámci kumulativních vlivů vztahuje i na R55 v koncepčně spjaté s R55 ve var. D66-C. V souladu s odst. 9 a 10 § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění, v daném případě neexistuje jiné variantní řešení bez významně negativního vlivu na lokality NATURA 2000. Doporučená varianta D70-A dle výše citovaného a pravomocného územního rozhodnutí však prokazuje možnost řešení kompenzačních opatření. Současně představuje variantu s menším negativním vlivem, který by měl být na základě odst. 9 a 10 § 45i zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění akceptovatelný a v koncepci ZÚR JMK schvalitelný.

(k bodům 104 - 105)

I/71 Blatnice pod Svatým Antonínkem (hranice kraje) – Javorník (hranice ČR/SR), přestavba (D31) – koridor je součástí spojení Uherský Ostroh – Velká nad Veličkou - hranice ČR/SR. Vytváří územní předpoklady pro možné úpravy silnice I. třídy ve stávající trase pro zkvalitnění přeshraničních přepravních vztahů v okrajové části Jihomoravského kraje s vazbou na I/55, příp. rychlostní silnici, v přeshraničních vztazích k prostoru Myjavy.

(k bodům 106 - 108)

Přestavba krajských tahů silnic II. třídy (D32 – D41) vymezená v ZÚR JMK jednotlivými koridory vybraných silnic II. třídy vycházejí z dokumentace „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje; Souhrn návrhů generelu krajských silnic“ (KÚ 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 spojení a přepravní vztahy nadmístního významu. Ve vztahu k velmi omezené krátké hranici Jihomoravského kraje s krajem Jihočeským lze stávající silnici II. třídy Vranov nad Dyjí – Slavonice povýšit na silnici nadmístního významu, která zajišťuje přímé mezikrajské vztahy v příhraničním okrajovém území mezi oběma sousedícími kraji. Pro specifickou oblast N-SOB1 Vranovsko může s ohledem na ochranu přírody a krajiny představovat „komunikační osu“ pro podporu řízeného rozvoje rekreace a turistiky v prostoru Podyjí.

Vybrané krajské tahy by měly výhledově nabízet ucelenou a kontinuální síť silnic II. třídy, jejíž součástí budou v některých relacích dílčí úseky stávajících silnic I. třídy, které budou postupně nahrazeny rychlostními silnicemi a přeložkami silnic I. třídy. Podmínkou pro funkčnost této nadřazené krajské sítě je její postupná přestavba a homogenizace s cílem dosažení potřebných parametrů a kvality pro zajištění potřebných přepravních vztahů s ohledem na bezpečnost dopravy, ochranu životního prostředí a veřejného zdraví, a to v koordinaci s přestavbou a návaznostmi na nadřazenou dálniční a silniční síť kraje.

V rámci navrhované a připravované přestavby vybraných silnic II. třídy je koncepčně otevřená problematika silnice II/385 s průtahem Kuřimí. Jako jediný záměr na silniční síti II. třídy krajského významu je v ZÚR JMK prověřována a předložena do společného projednávání ve variantách.

II/385 Kuřim, obchvat (D35) - je součástí nejzatíženější silnice II. třídy na území Jihomoravského kraje, která v návaznosti na silnici I/43 zajišťuje dopravně významné spojení v relaci Brno – Kuřim – Tišnov. Podle výsledků celostátního sčítání dopravy na silniční síti v ČR v roce 2005 dosahovala intenzita dopravy v úseku Lelekovice – Tišnov hodnoty 18,7 – 13,7 tis. voz./24 hod. Přestavba silnice II/385, kromě vlastní problematiky hledání optimální polohy koridoru vůči rozvojovým záměr-

rům města Kuřimi, je podmíněná koordinací s vedením koridoru R43 širším prostorem Kuřimi. Koridor R43 je v dotčeném úseku v návrhu ZÚR JMK předložen ve třech variantách.

Varianty obchvatu Kuřimi byly prověřovány z hlediska vztahů k variantě R43, dopravní účinnosti ke zklidnění na průtahu Kuřimí a v nejzatíženějším spojení na silnicích II. třídy (Brno -) Lelekovice – Tišnov. Obchvat Kuřimi je předložen v následujících třech variantách, souvisejících s vedením a polohou variant R43 v úseku D1 - Kuřim.

- **Varianta „Severní obchvat“** (D35-A)

Varianta severního obchvatu je dlouhodobě sledována v celkové koncepci uspořádání dopravních sítí v prostoru Kuřimi. Vedle odvedení dopravy z přetíženého průtahu Kuřimí přebírá v návaznosti na rychlostní silnici R43 ve var. „Bystrcké“ a ve var. „Boskovické“ funkci silničního přivaděče od Brna a I/43 k MÚK Čebín. Severní obchvat v parametrech dvoupruhové silnice II. třídy je zahrnut ve schváleném ÚP města Kuřimi.

- **Varianta „Jižní obchvat s tunelem“** (D35-B)

Varianta jižního obchvatu Kuřimi vychází z diplomové práce VUT Brno z r 2008, která byla zaměřená na dopady změny koncepce výstavby R43 na navazující silniční síť. Práce prověřila koncepci nového připojení města Brna na rychlostní silnici R43 komunikačním propojením v poloze jižního obchvatu Kuřimi s přechodem terénního hřbetu Kuřimské hory na území PP Baba tunelovým úsekem o délce cca 1,200 km. Tento námět byl na objednávku města Kuřimi prověřen technickou studií „Kuřim, jižní obchvat“ (HBH Projekt, spol. s r.o., 2009). Ta byla podkladem pro vymezení koridoru obchvatu Kuřimi ve variantě jižního obchvatu s tunelem.

V MODELU 2010 bylo prokázáno, že při realizaci jižního obchvatu Kuřimi ve sdružené funkci silničního přivaděče k R43 ve var. „Bystrcké“ se výrazně zvyšuje účinnost převedení dopravy ze stávajícího průtahu (sil. II/385) a koncepční uspořádání komunikační sítě se pro město Kuřim, v kombinaci R43 ve variantě „Bystrcké“ s jižním obchvatem Kuřimi ve funkci silničního přivaděče, jeví jako optimální řešení.

Kombinace jižního obchvatu Kuřimi s rychlostní silnicí R43 ve var. „Bystrcké“ je pravděpodobně také jedinou kombinací variant obchvatu Kuřimi a silnice R43, která nebude vyžadovat zkapacitnění úseku stávající silnice I/43 v úseku Česká - Kuřim. V této souvislosti se nabízí otázka, zda při výběru výsledného řešení nepřijmout koncepci převedení silnice I/43 do stopy jižního obchvatu Kuřimi a ponechání stávající silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim ve stávajícím uspořádání s převedením do sítě silnic II. třídy, tzn. vyloučení sledovaného záměru D18 - I/43 Česká – Kuřim, čtyřpruh.

- **Varianta „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“** (D35-C)

Obchvat Kuřimi ve variantě „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“ vychází ze zpracovaného konceptu studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“ (Ing. Jiří Kalčík, Projektové středisko, 06/2009), pořízené MŽP. Koridor R43 vedený v poloze severního obchvatu Kuřimi ve var. D35-A, zcela vylučuje možnost vedení samostatného silničního severního obchvatu Kuřimi. Tuto funkci by v návaznosti na variantu krátkého obchvatu Kuřimi ve variantě „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“ dále přenášel dílčí úsek R43 ve variantě „Optimalizované MŽP“ v úseku MÚK Kuřim, východ - MÚK Čebín s napojením na silnici II/385 ve směru na Tišnov. Rychlostní silnice R43 by kromě dálkových vztahů měla přenášet regionální vztahy Brno – Tišnov, které by jinak byly možné uskutečnit pouze po stávajícím průtahu Kuřimí. V této koncepci uspořádání hrozí riziko, že

na průtahu Kuřimí zůstane neúměrně vysoký podíl průjezdné zbytné dopravy, která v relaci Brno – Tišnov je již v současné době kriticky vysoká.

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro výběr variant specifikovaných v návrhu ZÚR

Dle výsledků MODELU 2009 a 2010 na jednotlivých variantách obchvatu Kuřimi v kombinaci s var. R43 v úseku D1 - Kuřim jsou v roce 2030 očekávány následující intenzity dopravy.

Intenzita dopravy na silnici II/385 Kuřim obchvat v kombinaci s R43			
II/385 Kuřim, obchvat - varianta	**R43 v úseku D1 – Kuřim; varianta**	**Výhledová intenzita dopravy** (v tis. voz./24 hod. v r. 2030)	
		na obchvatu	**na průtah Kuřimí**
„Severní obchvat“ (D35-A)	„Bystrcká“	15,7 – 16,3	16,8 – 9,2
	„Boskovická“	5,9 – 6,7	21,3 – 13,4
„Jižní obchvat s tunelem“ (D35-B)	„Bystrcká“	23,6	11,5 – 6,6
	„Boskovická“	26,7 – 20,3	11,0 – 7,6
	„Optimalizovaná „MŽP“	35,0 – 28,1	12,5 – 7,8
„Severní obchvat optimalizovaný MŽP“ (D35-C)	„Severní obchvat optimalizovaný MŽP“	29,5	20,0 – 12,0

Pro porovnání variant v následující tabulce byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v části I. kap. D. u příslušné varianty a koridoru a zohledňující základní aspekty pilířů trvale udržitelného rozvoje území.

II/385 Kuřim, obchvat				
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**		
		Varianta „Severní obchvat“ (D35-A)	**Varianta „Jižní obchvat s tunelem“** (D35-B)	**Varianta „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“** (D35-C)
1.	Poloha koridoru ve vztahu k variantám R43 v úseku R43-1 (D1 – Kuřim)	– umožňuje návaznost na R43 ve var. „Bystrcké“ a „Boskovické“ – návaznost naR43 ve var. „Optimalizované MŽP“ je vyloučena	– studijně prověřeno ve vztahu k R43 ve var. „Bystrcké – napojení na R43 ve var. „Boskovické“ je teoreticky možné, podmíněné územně technickým prověřením (ve studii není řešeno) – napojení na R43 ve var. „Optimalizované MŽP“ je teoreticky možné, koncepčně však popírá základní princip zkrácení délky silničního přivaděče k I/43 a Brnu (podmíněné územně technickým prověřením)	– koncepčně řešeno pouze ve vztahu k R43 ve var. „Optimalizované MŽP“ – využití pro R43 v ostatních variantách vyloučeno

II/385 Kuřim, obchvat				
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**		
		Varianta „Severní obchvat“ (D35-A)	**Varianta „Jižní obchvat s tunelem“** (D35-B)	**Varianta „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“** (D35-C)
2.	Parametry, přepravní funkce a dopravní účinnost pro odlehčení průtahu Kuřimí	– silnice II. třídy dvoupruhová – míra odlehčení dopravy na průjezdu Kuřimí je přímo závislá na kombinaci severního obchvatu v návaznosti na variantuR43 v úseku D1 - Kuřim – v případě kombinace severního obchvatu Kuřimi s R43 ve variantě „Bystrcké“ je odlehčení na průjezdu Kuřimí příznivější než v kombinaci severního obchvatu s R43 ve var. „Boskovické“	– silnice nekategorizovaná čtyřpruhová s tunelovým úsekem (doporučeno jako silnice I. třídy) – míra odlehčení dopravy na průjezdu Kuřimí v případě varianty jižního obchvatu je pro teoretické kombinace návazností na všechny varianty R43 v úseku D1 – Kuřim relativně vyrovnaná, v kombinaci s R43 ve var. „Optimalizované MŽP“ je jižní obchvat mírně méně účinný	– silnice II. třídy dvoupruhová – minimální účinnost pro odlehčení dopravy na průtahu Kuřimí (ze všech variant nejnižší)
3.	Přepravní funkce a dopravní účinnost pro spojení Brno – Tišnov	– umožňuje samostatné a nezávislé spojení v úrovni silnice II. třídy Brno – Tišnov mimo R43 a průtah Kuřimí	– umožňuje samostatné a nezávislé spojení Brno – Tišnov mimo R43 a průtah Kuřimí	– neumožňuje nezávislé samostatné silniční spojení – spojení podmíněno využitím R43, případně průtahu Kuřimí
4.	Etapizace a přepravní účinnost v síti	– umožňuje přednostní realizaci obchvatu (před realizací R43) a jeho funkční zapojení do sítě II. třídy (provizorní napojení minimální délky – na II/385)	– v kombinaci s R43 ve var. „Bystrcké“ umožňuje přednostní realizaci před R43 a jeho funkční zapojení do sítě II. třídy (provizorní napojení minimální délky – přes Moravské Knínice) – v kombinaci s R43 ve var. „Boskovické“ je přednostní realizace teoreticky možná, avšak s ohledem na délku jižního obchvatu v této kombinaci je záměr značně nepříznivý a ekonomicky nepřijatelný	– funkčně závislá na souběžné realizaci dílčího úseku R43 ve var. „Optimalizované MŽP“
5.	Minimalizace vlivů na veřejné zdraví (HIA)	– z hlediska znečištění ovzduší a z hlediska zatížení hlukem ve spojení s R43 ve var. „Bystrcké“ nejpřijatelnější varianta	– z hlediska znečištění ovzduší a z hlediska zatížení hlukem má tato varianta o něco více zasažených obyvatel oproti var. D35-A	– z hlediska znečištění ovzduší a z hlediska zatížení hlukem nejméně přijatelná varianta (důvod nepřímý: větší podíl dopravy zůstává na stávající silnici a průtahu zástavbou – zvýšená zátěž)

II/385 Kuřim, obchvat				
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**		
		Varianta „Severní obchvat“ (D35-A)	**Varianta „Jižní obchvat s tunelem“** (D35-B)	**Varianta „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“** (D35-C)
6.	Minimalizace střetů s limity využití území	– křížení s RBK, kontakt s PR – 80% záboru půdy I. a II. TO – lokality NATURA 2000 mimo dosah – kontakt s PR Obůrky-Třeštěnec	– křížení s NRBK, kontakt s PR, potenciální střet s PP Baba eliminován tunelovým řešením – 70% záboru půdy I. a II. TO – lokality NATURA 2000 mimo dosah – kontakt s PP Šiberná – ochranné pásmo vodního zdroje	– 65% záboru půdy I. a II. TO –
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí (**SEA**)		Na základě hodnocení SEA tým doporučuje **do užšího výběru pro výběr výsledné varianty var. D35-A a D35-C.** Var. D35-B je hodnocena jako nejméně příznivá z důvodu významných vlivů na většinu složek životního prostředí a není k zapracování do ZÚR doporučena. Z důvodu celkové koncepční provázanosti dopravních záměrů v prostoru Kuřimi se doporučuje při výběru variant, kromě environmentálních kritérií, zohlednit také ostatní kritéria, především dopravní účinnost celkové koncepce dopravního řešení včetně návaznosti na rychlostní silnici R43 a kritéria technicko-ekonomická.		

Doporučení k výběru výsledné varianty II/385 Kuřim, obchvat (D35)

Na základě vyhodnocení předložených variant koridoru II/385 Kuřim, obchvat z hlediska dopravně inženýrských kritérií, dopravní účinnosti, celkové koncepce řešení s ohledem na předpokládané vlivy na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, projektant doporučuje jako **výslednou variantu koridoru Kuřim, obchvat var. „Severního obchvatu“ (D35-A)** v kombinaci s R43 ve var. „Bystrcké“ (D1-A).

C.4.1.2 Železniční doprava

Jihomoravský kraj leží na křižovatce IV. a větve VIb. TEMMK sítě TEN-T a I. a II. tranzitního 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 magistrál 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 (větev VIb.) je na území Jihomoravského kraje zajišťovaný II. TŽK vedeným prostorem Pomoraví mimo jádrovou aglomeraci Brna. IV. TEMMK Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav, zajišťovaný I. TŽK, který prochází jádrem Brněnské aglomerace a umožňuje její přímé zapojení do evropských kolejových struktur.

(k bodům 109 - 110)

Trať č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; optimalizace (D42) – sledovaný koridor je součástí koridoru konvenční železniční dopravy C-E61 podchycené ve schválené PÚR ČR 2008. Jeho potřeba vychází z celkové koncepce rozvoje železniční dopravy nadřazených železničních tahů v ČR.

V příměstském úseku je sledováno zkvalitnění parametrů kolejové dopravní cesty prioritně pro příměstskou obslužnou funkci, v celkové koncepci odpovídající požadavkům mezinárodních dohod, zlepšení úrovně železniční dopravy s cílem přesunu výraznějších objemů přepravy osob i nákladu na železnici. Koridor D42 je koncepčně spjat s připravovaným navazujícím severojižním kolejovým diametrem, se kterým v tomto úseku vytváří jedno z ramen příměstského integrovaného dopravního systému Brna.

(k bodům 111 – 112)

Tratě č. 340, 300 Brno – Vyškov – hranice kraje, modernizace; „Nová přerovská trať" (D43) – navrhovaný koridor je součástí koridoru konvenční železniční dopravy ŽD1 Brno – Přerov s větví na Kroměříž – Otrokovice – Zlín – Vizovice, stávající trať č. 280 směr hranice ČR / Slovensko, podchyceného ve schválené PÚR ČR 2008. Železniční spojení Brno – Přerov je uvedeno v „Rozhodnutí č. 884/2004/EC, příloha III." Evropské unie a patří k přednostním projektům v rámci železniční osy č. 23 Gdaňsk – Warszawa – Brno / Bratislava – Wien. Podkladem pro územní vymezení koridoru v ZÚR JMK jsou studie „Modernizace trati Brno – Přerov. I. etapa Blažovice – Nezamyslice", „Modernizace trati Brno – Přerov. II. etapa Nezamyslice – Přerov" a „Modernizace trati Brno – Přerov. III. etapa Brno – Blažovice", zpracované společností SUDOP BRNO, spol. s r.o.

Územní vymezení koridoru D43 v průchodu rozvojovým prostorem Šlapanicka je v návrhu ZÚR JMK, v souladu s požadavky MD, koordinováno s navrhovanými plochami pro rozvoj mezinárodního letiště Brno – Tuřany a pro rozvoj ploch pro výrobu PZ1 Tuřany, letiště Sever a PZ3 CTPark Brno South, Šlapanice a s územní rezervou pro vysokorychlostní trať Brno – Vyškov – hranice kraje (– Přerov – Ostrava), která má ve výstupním)seku ve směru na Přerov společný koridor s „Novou Přerovskou tratí".

Záměr „Nové Přerovské trati", společně s ostatními významnými záměry koncentrovanými do oblasti Šlapanicka (rozšíření dálnice D1 – D8, JVT – D12, modernizace letiště Brno – Tuřany – D62 a plocha smíšená výrobní PZ3), svými **kumulativními vlivy na veřejné zdraví** vyžadují zvláštní pozornost. Realizace záměrů v této oblasti bude spojena s poměrně významným imisním a zejména hlukovým zatížením obyvatel. Podrobněji je tato problematika popsána v části III. této dokumentace v oddílu A, v příloze k SEA; Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (HIA).

(k bodům 113 – 114)

Konvenční železniční trať č. 260 - v ZÚR JMK je podchycen **koridor konvenční železniční dopravy ŽD7 Pardubice – Česká Třebová – Brno,** schválený v PÚR ČR 2008. Vzhledem k tomu, že v současné době dosud není zpracována žádná dokumentace k přestavbě stávající tratě pro zvýšení rychlosti v rámci koridoru ŽD7, která by umožňovala územní vymezení koridoru přestavby, jsou v ZÚR JMK identifikovány pouze obce, dotčené stávajícím koridorem železniční tratě č. 260, jejíž parametry i přes již provedenou modernizaci v rámci I. TŽK neodpovídají požadavkům mezinárodních dohod. ZÚR JMK ukládá pro dotčené obce pouze úkol zajištění územní koordinace koridoru ŽD7 dle podkladů MD. Územní vymezení koridoru bude provedeno na základě podkladů v aktualizaci ZÚR JMK.

(k bodům 115 – 119)

Koridory zdvojkolejnění, propojení a elektrizace konvenčních železnic nadmístního významu (D44, D47), územně vymezené v ZÚR JMK pro možnou modernizaci, optimalizaci, případně

elektrizaci tratí nadmístního významu, stejně jako koridory územně vymezené v ZÚR JMK pro nová kolejová spojení, tj. **„Boskovická spojka“** (D45) a **„Křenovická spojka“** (D46) vytvářejí podmínky pro možný komplexní rozvoj a přestavbu železniční sítě na území kraje jako rovnocenného dopravního systému k dopravě silniční s cílem vyššího zapojení kolejové dopravy do fungujícího přepravního systému na dlouhé i krátké vzdálenosti, v každodenních vztazích jako součást integrovaného dopravního systému.

(k bodům 120 – 122)

Obnova a elektrizace regionálních tratí (D48, D49) – ZÚR JMK sledují zajištění územních podmínek pro možný rozvoj a zkvalitnění ekologicky šetrné kolejové dopravy v příměstském prostoru rozvojové oblasti OB3 pro každodenní využití jako rovnocennou součást komplexního přepravního systému.

(k bodům 123 - 124)

Železniční uzel Brno, přestavba (D60) – koridor územně vymezený v ZÚR JMK zahrnuje nadřazené záměry v širších souvislostech, které jsou součástí přestavby železničního uzlu Brno, situovaného na I. tranzitním železničním koridoru. Ten je zařazen do evropské železniční sítě TEN-T, TERFN a je součástí mezinárodních dohod AGC a AGTC. Cílem přestavby, v souladu s požadavky souvisejících mezinárodních dohod a podmínek, je dosažení a zajištění standardů v maximální možné míře v městském úseku Brno, Maloměřice – Brno, jih.

(k bodům 125 - 126)

Severojižní kolejový diametr (**Brno, Řečkovice – Brno, hlavní nádraží – Brno, Staré Černovice)** (D61) - ZÚR JMK územně vymezují koridor pro alternativní příměstskou kolejovou dopravu „Severojižní kolejový diametr“ (SJKD), situovaný na území města Brna a v jeho příměstských částech. V souladu s pořizovaným územním plánem města Brna představuje zásadní součást integrovaného dopravního systému Brna a jeho příměstského prostoru pro každodenní obsluhu území kolejovou dopravou. Koridor navazuje na přestavbu železničního uzlu Brno, ve směru na Tišnov v zastávce Brno, Řečkovice na navrhovaný koridor železniční tratě č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice, ve směru na jih v železniční zastávce Brno, Staré Černovice na trať Brno – Přerov.

C.4.1.3 Vodní doprava

(k bodům 127 - 128)

Vodní tok řeky Moravy je dle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě ve znění pozdějších předpisů, od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice-Rohatec, vymezen jako dopravně významná využitelná vodní cesta. ZÚR JMK sledují pro rozvoj rekreace a turistiky nadmístního významu s nabídkou rekreační plavby po řece Moravě koridor vodní cesty;

Rohatec – Hodonín – soutok Morava / Dyje, prodloužení vodní cesty – „Baťův kanál“ (D50)

První úsek koridoru Rohatec – Hodonín sleduje prodloužení vodní cesty z prostoru výklopníku Rohatec (původně pro potřeby přepravy lignitu) do turisticky atraktivnějšího Hodonína. Pro dosažení plavebních podmínek v tomto úseku je třeba prodloužit vodní cestu Otrokovice – Rohatec vodním tokem Radějovka až k ústí do řeky Moravy. Prodloužení je podmíněno vybudováním pla-

vební komory u stávajícího jezu na Radějovce, úpravou a prohloubením koryta Radějovky. Hladina řeky Moravy je od ústí Radějovky k jezu Hodonín vzdouvána stávajícím jezem Hodonín a řeka je v tomto úseku splavná.

V rámci zpracované projektové dokumentace je v tomto úseku navržena celá řada **kompenzačních opatření**, které mají za cíl nahradit ekologickou újmu způsobenou realizací záměru. Tato kompenzační opatření zahrnují nejen území dotčené přímo stavbou, ale jsou koncipována jako komplexní, vzhledem k celému přilehlému území. Nejvýraznějším kompenzačním prvkem, který vyplynul z procesu posouzení vlivu na životní prostředí je přeložka regionálního biokoridoru, která bude vedena po pravém břehu bezprostředně za ochrannou hrází Radějovky, včetně vybudování nového, přírodě blízkého, drobného vodního toku, který umožní v cílovém stavu zvýšení ekologické stability území a zachování či rozšíření biodiverzity dotčeného území. Biotopy nově vytvořené v rámci přeložky regionálního biokoridoru budou po čase kvalitativně výrazně převyšovat současnou ekologickou hodnotu biotopů na Radějovce. Nově vytvořený vodní prvek pak bude, na rozdíl od současného stavu na Radějovce, migračně prostupný pro řadu vodních organizmů. Dále bude v rámci kompenzačních opatření provedena náhradní výsadba za vykácené dřeviny a průběh výstavby bude upraven tak, aby byly minimalizovány negativní vlivy na okolní přírodu, zejména v období rozmnožování cenných živočišných druhů.

Druhý úsek koridoru Hodonín – Lanžhot – soutok Morava / Dyje svým územním vymezením v ZÚR JMK vychází ze zpracované dokumentace „Socioekonomická analýza prodloužení Baťova kanálu o úsek Hodonín - soutok Morava / Dyje“ (Societas Rudolphina, 2006), její technické části (Vodní cesty, a.s.). Záměr na prodloužení Baťova kanálu v úseku Hodonín – soutok Morava / Dyje bude v rámci vymezeného koridoru technicky řešen výstavbou šesti „rekreačních“ plavebních komor v parametrech současné vodní cesty Otrokovice – Rohatec, tedy plavební třídy 0 (dle příslušné vyhlášky č. 666/2004 MD ČR). Studie předpokládá výstavbu komor a tím prodlužování vodní cesty v postupných etapách dle jednotlivých úseků:

1. Hodonín – Kopčany (jez Hodonín + zdrž jezu Kopčany)
2. Kopčany – Tvrdonice (jez Kopčany + zdrž jezu Tvrdonice)
3. Tvrdonice – Lanžhot/Brodské (jez Tvrdonice + zdrž Lanžhot/Brodské)
4. Lanžhot/Brodské – soutok s Dyjí (jezy Lanžhot/Brodské, Lanžhot 1 a Lanžhot 2)

Prodloužení Baťova kanálu v úseku Hodonín – soutok Morava / Dyje je vymezeno v koridoru šířky 100m, který je zároveň součástí územní rezervy pro koridor D-O-L, územně vymezené v ZÚR JMK (DR51/A). Záměr prodloužení Baťova kanálu není dle výsledků studie v územním konfliktu s územní rezervou pro průplavní spojení D-O-L ani s jeho případnou realizací. Prodloužení Baťova kanálu není ani v konfliktu s plánovanými protipovodňovými opatřeními.

Záměr na prodloužení Baťova kanálu pro rekreační plavbu představuje zásadní přínos pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu na území Jihomoravského a návazně sousedního Zlínského kraje s přeshraničními dosahy. Projekt má zásadní význam pro rozvoj udržitelné formy cestovního ruchu střední a jižní Moravy. Nabízí možnost vytvoření „rekreační osy UNESCO“ Olomouc – Kroměříž – Mikulčice (in spe) – Lednicko-Valtický areál.

C.4.1.4 Logistika

(k bodům 129 - 132)

Veřejné logistické centrum Brno (D51) - ZÚR JMK v souladu s PÚR ČR 2008 a dokumentem „Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů“, zpracovaným na základě usnesení vlády č. 943/2009 a cíle vlády 05.03 – Program podpory kombinované dopravy a program výstavby veřejných logistických center (VLC) s veřejnou podporou, v souladu se záměry města Brna a Jihomoravského kraje vymezují plochu D51 pro **VLC republikového významu.**

Z uvedeného dokumentu vyplývá, že v 1. etapě postupné realizace sítě VLC v ČR jsou sledována dvě centra celostátního významu – ve středních Čechách a na Brněnsku. Pro oblast Moravy se jeví jako nejvhodnější VLC Brno, optimálně napojené na tři druhy dopravních systémů – silniční, železniční, letecký.

Veřejná logistická centra, napojená na železniční, silniční, případně i vodní a leteckou dopravu, by měla být dle PÚR ČR 2008 budována podle jednotné koncepce za účelem poskytování širokého spektra logistických služeb. VLC umožní optimalizovat silniční dopravu a uplatnit princip komodality (účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů). U VLC celostátního významu se předpokládá, že budou zapojena do evropské sítě logistických center.

Veřejné logistické centrum Břeclav (D64) - ZÚR JMK dále vymezují plochu pro **VLC nadmístního významu,** lokalizovanou v dopravním uzlu IV. a VI. multimodálního dopravního koridoru s koncentrací dvou, potenciálně tří druhů dopravy, tj. dálniční/silniční, železniční, potenciálně vodní. Územní vymezení plochy D64 je koordinované s rozpracovanou Změnou č. 5.02, 5.03 a 5.04 územního plánu sídelního útvaru Břeclav.

C.4.1.5 Integrovaný dopravní systém

(k bodům 133 - 135)

Terminály integrovaného dopravního systému D52 – D57, D63, D72 – D76 a **výhybny na železničních tratích D58 – D59** – ZÚR JMK vymezují plochy a koridory pro terminály a výhybny jako součást integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, navazující na již zmiňované vybrané koridory modernizace, dostavby a obnovy některých úseků konvenčních železničních tratí včetně přestavby ŽUB a SJD, jež jsou nedílnou součástí celého systému. Návrh integrovaného dopravního systému JMK a jeho jednotlivé záměry, které jsou sledovány a územně vymezeny v ZÚR JMK, vycházejí ze zpracované dokumentace „Generel dopravy Jihomoravského kraje“ (IKP Consulting engineers, s.r.o., 02/2006). Upřesněné územní vymezení koridorů s ohledem na místní podmínky je nezbytné zpracovat na úrovni ÚPD příslušného sídla.

C.4.1.6 Letecká doprava

(k bodům 136 - 137)

Veřejné mezinárodní letiště Brno – Tuřany, modernizace (D62) – letiště je v evropských souvislostech součástí větve VIb. TEMMK a sítě TEN-T. V ZÚR JMK vymezená plocha pro možný rozvoj letiště je v souladu s MD a pořizovatelem koordinována s ostatními souvisejícími plochami

a koridory dotčeného území Šlapanicka, prioritně s koridorem D43 (tratě č. 340 a 300 Brno – Vyškov – hranice kraje, modernizace; „Nová Přerovská trať"), DR39 (VRT Brno – Vyškov – hranice kraje - Přerov – Ostrava), dále s plochami pro výrobu PZ1 (Tuřany, letiště Sever) a PZ3 (CTPark Brno South, Šlapanice).

Záměr modernizace letiště Brno – Tuřany, společně s ostatními významnými záměry koncentrovanými do oblasti Šlapanicka (rozšíření dálnice D1 – D8, JVT – D12, „Nová Přerovská trať" – D43, modernizace letiště Brno – Tuřany – D62 a plocha smíšená výrobní PZ3), svými **kumulativními vlivy na veřejné zdraví** vyžadují zvláštní pozornost. Realizace záměrů v této oblasti bude spojena s poměrně významným imisním a zejména hlukovým zatížením obyvatel. Podrobněji je tato problematika popsána v části III. této dokumentace v oddílu A, v příloze k SEA; Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (HIA).

C.4.1.7 Cyklistická doprava

(k bodům 138 - 141)

Dálkové cyklistické koridory EuroVelo – ZÚR JMK formou územní identifikace podle obcí podchycují vedení mezinárodních dálkových cyklotras EuroVelo 4 (EV4) a EuroVelo 9 (EV9), které procházejí územím Jihomoravského kraje a tvoří součást postupně realizovaných úseků dálkových evropských cyklistických spojení v relacích západ – východ; EV4 Roscoff – Kiev a sever – jih; EV9 Gdaňsk – Pula.

EuroVelo 4: Roscoff - Kyjev v koridoru (Německo –) Praha – Brno – Vyškov – Ostrava (– Polsko – Ukrajina)

EuroVelo 9: Balt – Jadran v koridoru (Polsko –) Olomouc – Blansko – Brno – Mikulov – Břeclav – Rakousko)

Mezinárodní a krajské cyklistické koridory - ZÚR JMK formou územní identifikace podle obcí podchycují vedení mezinárodních a krajských cyklistických koridorů, které vycházejí ze zpracované dokumentace „Program rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji" (CDV, 2007), která byla schválená. Cyklistické koridory se postupně realizují nebo územně zpřesňují v rámci studií a územně plánovacích podkladů a přípravných dokumentací na úrovni obcí.

Mezinárodní cyklistické koridory - přehled

- Brno Židlochovice – Hevlín – (Wien); *„cyklostezka Brno – Vídeň"*
- Brno - Blansko – Sloup – (Olomouc – Ostrava); *„Jantarová cyklostezka"*
- Brno – Tišnov – Praha; „Pražská cyklostezka"
- (Krakow -) Veselí nad Moravou – Hodonín – Lanžhot (- Bratislava); *„Moravská stezka", „Greenways Odra – Morava – Dunaj"*
- Praha – Vratěnín –Vranov nad Dyjí – Hevlín – Lednice (- Wien); *„Greenways Praha – Vídeň"*
- Strážnice – Velká nad Veličkou – Vápenky – (Český Těšín*); „Beskydsko – Karpatská magistrála"*

Zatímco podmínky pro vymezení a podporu cyklistických koridorů EuroVelo a mezinárodních cyklistických koridorů jsou stabilizované, je nezbytné postupně územně vymezit a zpřesnit síť kraj-

ských cyklistických koridorů, které budou koordinovány s nadřazenou sítí cyklistických koridorů. V krajské úrovni umožní posílit dopravní i rekreační funkci celého systému i dotčených oblastí.

Z tohoto důvodu jsou cyklistické koridory podchyceny v ZÚR JMK pouze územní identifikací podle předpokladu dotčených obcí s uloženým úkolem pro územní plánování; zpřesnit, koordinovat a územně vymezit dílčí úseky koridorů v ÚPD příslušných obcí.

C.4.2 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

C.4.2.1 Elektroenergetika

(k bodům 142- 143)

Vedení 400 kV Rohatec – hranice kraje (– Otrokovice) a nasmyčkování vedení V424 do TR Rohatec (TE1) – v ZÚR JMK vymezený koridor TE1 je součástí koridoru E8, vymezeného v koordinaci s předpokládanými potřebami a toky přenosu elektrické energie v PÚR ČR 2008. Koridor překračuje na území sousedního Zlínského kraje, se kterým je koordinován.

(k bodům 144 - 156)

ZÚR JMK územně vymezují **plochy a koridory nadmístního významu TE2 – TE12, TE14 – TE20, TE22 - TE28,** které respektují požadavky rozvoje energetických zdrojů podle platné Státní energetické koncepce, v souladu s Územní energetickou koncepcí Jihomoravského kraje (KEA, s.r.o., Brno, 11/2003) a v koordinaci s předpokládanými toky přenosu elektrické energie.

V případě koridoru **Sokolnice – hranice ČR / Rakousko (- Bismaberg), přestavba stávajícího vedení 220 kV na 400kV** (**TE4**) byly na základě stanoviska Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, Správy chráněné krajinné oblasti Pálava prověřeny u společnosti ČEZ možnosti přeložení stávajícího vedení mimo území CHKO Pálava. Na základě jednání projektanta se společností ČEZ byl tento požadavek akceptován. Společnost ČEZ předala pořizovateli zákres směrové úpravy navrhovaného koridoru vedeného mimo CHKO Pálava. Ten je zahrnut v grafické části návrhu ZÚR JMK a vyhodnocen z hlediska vlivů území na udržitelný rozvoj.

V případě ploch a koridorů **TS 110/22kV; Znojmo-město + napojení novým vedením na síť 110 kV** (**TE21**) je záměr územně vymezen ve variantách **TE21-A a TE-21B**, prověřen a v následující části vyhodnocen.

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro výběr variant specifikovaných v návrhu ZÚR

Pro porovnání variant v následující tabulce byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v části I. kap. D. u příslušné varianty a koridoru a zohledňující základní aspekty pilířů trvale udržitelného rozvoje území.

TS 110/22kV; Znojmo-město + napojení novým vedením na síť 110 kV			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**	
		Varianta TE21-A	**Varianta TE21-B**
1.	Technicko-ekonomické podmínky	– délka koridoru vedení výrazně menší oproti var. TE21-B – omezená prostupnost v zástavbě	– délka koridoru vedení výrazně větší oproti var. TE21-A – územní průchodnost vhodnější
2.	Minimalizace vlivů na obytnou funkci	– průchod vedení v převažujícím rozsahu obytným územím Znojma	– průchod volnou krajinou bez kontaktu s obytným územím

TS 110/22kV; Znojmo-město + napojení novým vedením na síť 110 kV			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**	
		Varianta TE21-A	**Varianta TE21-B**
3.	Minimalizaci střetů s limity využití území	– vedení při hranici PO Podyjí – ovlivnění krajinného rázu oproti var. TE21-B vzhledem k poloze výrazně menší	– možný negativní vliv na lokality Natura 2000 (vedení přes EVL Meandry Dyje, 150 m od EVL Načeratický kopec) – zásah do lesních porostů – ovlivnění krajinného rázu
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na sledované složky životní prostředí (**SEA**)		Jako varianta **přijatelnější** je hodnocena varianta **TE21-A**. Pro výběr výsledné varianty je doporučeno zohlednit vedle environmentálních kritérií také další kritéria, především technicko-ekonomická. Realizace záměru je možná za podmínek uvedených v kap. A.7 oddílu A, části III.	

Doporučení k výběru výsledné varianty TS 110/22kV; Znojmo-město + napojení novým vedením na síť 110 kV (TE21)

Na základě vyhodnocení předložených variant TE21 z hlediska technicko-ekonomických, předpokládaných vlivů na složky životního prostředí a území NATURA 2000, projektant doporučuje jako **výslednou variantu plochy a koridoru TS 110/22kV; Znojmo-město + napojení novým vedením na síť 110 kV** – **var. TE21-A.** Tato varianta vylučuje střet s lokalitou NATURA 2000, vykazuje menší riziko ovlivnění krajinného rázu, délka vedení je výrazně kratší. Kontakt s obytným územím bude pravděpodobně možné minimalizovat vhodným technickým řešením.

Vymezené **plochy a koridory pro elektroenergetiku** dávají předpoklady pro zajištění spolehlivosti vysokonapěťových linek. Vytvářejí podmínky pro zajištění energetické bezpečnosti státu a kraje posílením přenosové a rozvodné soustavy na území Jihomoravského kraje.

C.4.2.2 Plynárenství

(k bodům 157 - 166)

Rozšíření uskladňovací kapacity podzemního zásobníku plynu Podivín-Prušánky (TE35) – v souladu s PÚR ČR 2008 vymezená plocha jako součást **plochy technické infrastruktury P7** pro rozšíření uskladňovacích kapacit podzemního zásobníku plynu Podivín-Prušánky.

VVTL plynovod DN 700 Dolní Dunajovice – Břeclav (TE33) – v souladu s PÚR ČR 2008 vymezený koridor technické infrastruktury jako **součást koridoru P2** pro propojovací plynovody VVTL DN 700 PN 80 systému RWE Transgas Net v Jihomoravském kraji, vedoucí z podzemního zásobníku v okolí obce Dolní Dunajovice na Břeclavsku k hranici ČR – Rakousko a dále k obci Hrušky.

VVTL plynovod DN 700 KS Břeclav – Hrušky – Kyjov – hranice kraje (TE29) - v souladu s PÚR ČR 2008 vymezený koridor technické infrastruktury jako **součást koridoru technické infrastruktury P9** pro zdvojení VVTL plynovodu DN700 PN63 v trase z okolí obce Hrušky v Jihomoravském kraji k obci Libhošť v Moravskoslezském kraji, včetně výstavby nové kompresorové stanice u obce Libhošť a navazujícího zdvojení trasy VVTL plynovodu DN 700 PN63 v Moravskoslezském kraji.

VVTL plynovod DN 700 PN 63 Kralice – Bezměrov; úsek severně od Brna (TE30) - v souladu s PÚR ČR 2008 vymezený koridor jako **součást koridoru technické infrastruktury P10** VVTL plynovodu DN700 PN 63 vedoucí z okolí obce Kralice nad Oslavou v kraji Vysočina k obci Bezměrov ve Zlínském kraji, procházející severně od Brna, včetně výstavby nové kompresorovny Bezměrov.

VVTL plynovodů DN 400 PN 80, DN 250 PN 200, DN 150-200 PN 210 Podivín – Hrušky – Prušánky – Dolní Bojanovice (TE36) - v souladu s PÚR ČR 2008 vymezený koridor technické infrastruktury jako **součást koridoru technické infrastruktury P11** VVTL plynovody DN 400 PN 80, DN 250 PN 200 a DN150-200 PN 210 v Jihomoravském kraji, vedoucí z plánovaného podzemního zásobníku plynu Podivín-Prušánky k sondám Podivín a Prušánky a dále propojení na stávající VVTL plynovod DN 700 PN 80 mezi obcemi Dolní Dunajovice a hranicí ČR – Slovensko a na stávající VVTL plynovod DN 600 PN 80 mezi Dolní Bojanovice – Brumovice.

(k bodům 167 – 175)

V ZÚR JMK dále vymezené plynárenské plochy a koridory nadmístního významu **Podzemní zásobník plynu Hrušky** (TE37), **Podzemní zásobník plynu Uhřice-Dambořice, rozšíření** (TE38), **VVTL plynovod DN 1000 KS Břeclav – PZP Tvrdonice** (TE39), **Propojení VTL plynovodu Višňové – Medlice** (TE31), **Propojení VTL plynovodu Chvalkovice – Litenčice** (TE32), **VVTL plynovod DN 800 PN 80 Brumovice – Uherčice / Trkmanec** (TE40-A / TE40-B) vycházejí ze zásad platné Státní energetické koncepce, v koordinaci s Územní energetickou koncepcí Jihomoravského kraje (KEA, s.r.o., Brno, 11/2003) a v souladu s požadavky provozovatelů přepravní a distribuční soustavy.

Varianty koridoru VVTL plynovodu DN 800 PN 80 Brumovice – Uherčice / Trkmanec **TE40-A / TE40-B** v současné době procházejí procesem vyhodnocení vlivů stavby na životní prostředí (předpokládané dokončení 06/2010). Závěry a stanovisko MŽP budou využity pro výběr výsledné doporučené varianty v rámci projednávání ZÚR JMK s dotčenými orgány.

Obě varianty jsou v části III. dokumentace ZÚR JMK vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí a území NATURA 2000.

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro výběr variant specifikovaných v návrhu ZÚR

Pro porovnání variant v následující tabulce byly využity kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v části I. kap. D. u příslušné varianty a koridoru a zohledňující základní aspekty pilířů trvale udržitelného rozvoje území.

VVTL plynovod DN 800 PN 80 Brumovice – Uherčice / Trkmanec		
Kritéria a podmínky pro rozhodování	**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**	
	Varianta TE40-A	**Varianta TE40-B**
1. Stanovisko MŽP k dokončovanému hodnocení vlivů stavby na životní prostředí	– výsledky dosud nepředloženy (předpoklad dokončení 06/2010)	– výsledky dosud nepředloženy (předpoklad dokončení 06/2010)
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na lokality NATURA 2000	– možný negativní vliv na EVL Ochůzky-Nedánov	– možný negativní vliv na PO Hovoransko-Čejkovicko, případně na EVL Vrbický háj
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na sledované složky životní prostředí (**SEA**)	Jako varianta s potenciálně **menší intenzitou působení negativních vlivů** je hodnocen koridor **ve var. TE40-B.** Při výběru výsledné varianty jer doporučeno zohlednit vedle environmetálních kritérií také ostatní kritéria, především technicko-ekonomická. Realizace záměru je možná za podmínek uvedených v kap. A.7 oddílu A, části III.	

Doporučení k výběru výsledné varianty koridoru VVTL plynovod DN 800 PN 80 Brumovice – Uherčice / Trkmanec

Rozhodující pro výběr výsledné varianty budou výsledky hodnocení EIA a stanovisko MŽP.

Vymezením plynárenských záměrů ZÚR JMK vytváří předpoklady pro možné zvětšení uskladňovací kapacity pro zásobování severomoravského a jihomoravského regionu v zimním období a k zajištění plynulosti a rovnoměrnosti přepravy zemního plynu s příznivým efektem na posílení bezpečnosti zásobování domácího a evropského trhu. Vymezení koridorů zajišťuje podmínky pro zabezpečení propojovacích plynovodů RWE Transgas NeT a WAG v oblasti jižní Moravy, pro posílení vnitrostátní přepravní cesty procházející územím více krajů i pro posílení vnitrostátní soustavy s cílem posílení bezpečnosti zásobování zemním plynem.

C.4.2.3 Dálkovody

(k bodům 176 - 177)

Zdvojení ropovodu Družba, Rohatec – Holíč – Klobouky, Klobouky – Rajhrad (TE34) – koridor TE34 vymezený v ZÚR JMK je součástí koridoru DV1 pro zdvojení ropovodu Družba ve střední ose řeky Moravy, mezi Rohatcem a obcí Holíč-Klobouky, Klobouky – Rajhrad, Radostín – Kralupy – centrální tankoviště ropy Nelahozeves a centrální tankoviště ropy Nelahozeves-Litvínov, který je podchycen v PÚR ČR 2008. Vymezením koridoru je zajištěna územní ochrana koridoru pro zabezpečení přepravy strategické suroviny pro ČR a tím zajištění navyšování ropy z Ruska do ČR (možné zvyšování zpracování ropy v rafinérii Litvínov a Kralupy). Jedná se o nezávislou přepravu různých typů ropy (REB, MND, kaspické ropy) včetně diverzifikace přepravy ropy přes území ČR.

(k bodům 178 - 179)

Horkovod z elektrárny Dukovany; hranice kraje – Brno (TE42) – koridor horkovodního napaječe z Elektrárny Dukovany do Brna je územně vymezen v ZÚR JMK v aktualizovaném koridoru a zahrnut jako veřejně prospěšná stavba.

C.4.2.4 Vodní hospodářství

(k bodům 180 - 182)

Zásobování pitnou vodou je v Jihomoravském kraji plně vyhovující z hlediska jakosti dodávané vody. Jak kvalitní podzemní zdroje Březová I. a II., tak zdroje povrchové (nádrže Vír, Vranov, Znojmo, Opatovice a Boskovice) poskytují pitnou vodu výborné kvality. Dosud ne zcela uspokojivý je však rozsah zásobování, kdy v r. 2008 na vodovody pro veřejnou potřebu bylo připojeno 96,10% z celkového počtu obyvatel kraje.

Dodávky pitné vody jsou v kraji realizovány v rámci **7 významných vodárenských soustav** (Vírský oblastní vodovod – VOV, Boskovice-Blansko, Hodonín, Mikulov, Hustopeče – Velké Pavlovice, Štítary a Nerovnice – Němčice), vytvořených propojením celkem 32 skupinových vodovodů. Současná i výhledová potřeba pitné vody je v kraji jako celku dostatečně kryta v množství i v kvalitě.

ZÚR JMK v souladu s PRVK Jihomoravského kraje vymezuje pro rozšíření a zkvalitnění zásobování obyvatel pitnou vodou jako veřejně prospěšné stavby **14 koridorů hlavních vodovodních řadů nadmístního významu (TV1 – TV13, TV28)**, které rozšiřují rozsah napojení především na Vírský oblastní vodovod a další skupinové vodovody. Naplňují tak požadavky dále zvyšovat počet obyvatel připojených na vodovody pro veřejnou potřebu, zajišťovat větší přístup ke kvalitní pitné vodě, zlepšovat spolehlivost dodávek pitné vody. Ve shodě s celostátními dokumenty a kon-

cepcemi (Plán hlavních povodí ČR schválen UV ČR č. 562/2007 Sb., PRVK ČR aj.) je potřeba zajišťovat přednostně výstavbu zdrojů a vodovodních sítí v obcích nad 2000 obyvatel.

Orientační vymezení vedení hlavních vodovodních řadů je dáno koridorem v šířce 400 m, územní identifikace je vázána na příslušné ORP a dotčené obce. Zpřesnění tras těchto řadů je nutné provést v ÚPD obcí, důležité je vedle ochrany koridorů zajistit i územní koordinaci mezi dotčenými obcemi.

(k bodům 183 - 185)

Úroveň **odvádění a čištění odpadních vod** patří k základním znakům moderní společnosti a je jedním z podstatných ukazatelů životní úrovně obyvatel. V Jihomoravském kraji, který je s 87,2% obyvatel připojených na veřejnou kanalizaci na čtvrtém místě v mezikrajském porovnání v ČR, je odstraňování komunálního a průmyslového znečištění prioritním úkolem, bez něhož není možné dosáhnout dobrého stavu vod a navazujících ekosystémů.

Zlepšení v oblasti kanalizací a čistíren odpadních vod (ČOV) bude dosaženo splněním Směrnice Rady č. 91/271/EHS o čištění městských odpadních vod. Vláda ČR se zavázala ke splnění Směrnice do r. 2010. Její aktualizace byla proto předmětem usnesení vlády ČR č. 113 z r. 2008. V Jihomoravském kraji je v tomto usnesení uvedeno celkem 66 aglomerací[2] s počtem ekvivalentních obyvatel (dále EO) větším než 2000.

Plnění Směrnice koncepčně zajišťuje odstraňování vypouštěného znečištění ze všech významnějších sídel v kraji. Prioritně je nutno se zaměřit na ta sídla, která při vyhovující čistírně mají napojeno na kanalizaci méně než 85% obyvatel nebo mají kapacitně či technologicky nevyhovující ČOV.

Po vyřešení aglomerací s EO větším než 2000 bude nutno obdobně eliminovat i znečištění ze sídel menších. Problematická zde bude častá neexistence i základního odvodnění intravilánů a objektů čištění kromě pevných jímek. Upřednostňována bude výstavba oddílných kanalizací – především tam, kde bude nutná vyšší ochrana recipientů.

ZÚR JMK v souladu s PRVK Jihomoravského kraje zajišťuje rozvoj odkanalizování urbanizovaných území vymezením **koridorů kmenových stok kanalizačních soustav nadmístního významu TV14 – TV27 a TV29** jako veřejně prospěšných staveb. Vytváří tak územní podmínky pro podstatné rozšíření počtu obyvatel připojených na kanalizaci pro veřejnou potřebu a spolu s navazující výstavbou ČOV zvyšuje kvalitu vody v recipientech. Ve shodě se Směrnicí Rady ES je účelné realizovat přednostně stavbu kanalizačních sítí a ČOV v sídlech nad 2000 obyvatel.

Koridory kmenových stok kanalizačních soustav jsou vymezeny v šířce 400 m, zpřesnění jejich vedení bude provedeno v rámci ÚPD dotčených obcí včetně územní koordinace mezi obcemi.

(k bodům 186 – 188)

Hlavním cílem **protipovodňové ochrany** je – po varovných zkušenostech s kritickými povodněmi v minulém desetiletí – snížit ohrožení obyvatel, majetku, historických a kulturních hodnot. Základní strategie v sobě zahrnuje tři hlavní směry: prevence před povodněmi, zvýšení přirozené retence povodí a konkrétní technická protipovodňová ochrana.

[2] aglomerací je v tomto kontextu myšleno území, ze kterého jsou odpadní vody efektivně shromažditelné do centrální čistírny odpadních vod

K preventivním protipovodňovým opatřením patří vedle legislativních opatření především plnění Strategie ochrany před povodněmi v gesci MZe a MŽP na území ČR, konkretizované Programy prevence před povodněmi. Dále jsou to povodňové plány krajů s navazující předpovědní a hlásnou povodňovou službou, zabezpečovanou ČHMÚ. Základním preventivním opatřením je rovněž stanovení záplavových území.

Stanovená záplavová území jsou územním limitem, je v nich omezena stavební aktivita. Stanovuje je na návrh správce toku vodoprávní úřad. Návrh záplavových území se v souladu s vyhláškou MZe č. 238/2002 Sb. zpracovává pro přirozenou povodeň s perioditou 5, 20 a 100 let. V zastavěných územích a v územích určených k zástavbě podle územních plánů se uvnitř záplavového území vymezuje jeho aktivní zóna, místa se soustředěným průtokem, velkou rychlostí a unášecí silou. V aktivní zóně se nesmí umísťovat ani provádět stavby s výjimkou vodních děl a nezbytných staveb dopravní a technické infrastruktury. Z celkové délky významných vodních toků v kraji jsou záplavová území stanovena na cca 80% jejich délky.

Zvýšení přirozené retence v povodí zajišťují celková opatření v krajině, jako jsou komplexní pozemkové úpravy, změna rostlinného pokryvu, způsob využití pozemků, protierozní opatření a další. Výrazného pozitivního účinku dosahují revitalizace drobných vodních toků, akumulace vody v rybničních nádržích a mokřadech.

Pro návrh **protipovodňové ochrany** je zásadním aspektem její přiměřenost, volba stupně povodňové ochrany, tj. na jak velkou vodu je potřeba určité území chránit. Obecně dodržovanou zásadou je chránit rozptýlenou zástavbu alespoň před vodou dvacetiletou, střední města před vodou padesátiletou a soustředěnou zástavbu velkých měst, průmyslu a historických center chránit před vodou stoletou. Území nedostatečně chráněná před povodněmi jsou specifikována v Plánu oblasti povodí Dyje a v Plánu oblasti povodí Moravy, které byly schváleny Zastupitelstvem Jihomoravského kraje dne 5.11. 2009 usnesením č. 523/09/Z 9. Závaznou část vydala Rada Jihomoravského kraje nařízením, které bylo zveřejněno ve věstníku právních předpisů Jihomoravského kraje v částce 8 a rozesláno dne 23.12. 2009.

Vznik povodní na území Jihomoravského kraje je vyvoláván kritickými srážkami prakticky kdekoliv ve srážkově bohatých horských oblastech. Poloha kraje na jihu Moravy způsobuje, že zde prochází spíše dolní úseky řek Moravy a Dyje, na nichž se projevují destruktivně především regionální povodně.

Nejúčinnějším opatřením ke snížení špiček povodňových průtoků jsou akumulace v ochranných prostorech vodních nádrží a rybníků a dále v územích určených k rozlivům povodní. Podstatný, avšak omezený vliv na snížení povodní mají v Jihomoravském kraji pouze nádrže v povodí Dyje (celkové retenční prostory zde představují cca 5% průměrného ročního odtoku). Ostatní významné toky jsou buď zcela bez nádrží nebo s nádržemi s minimálním ochranným prostorem. Na menších tocích mohou být špičky povodňových průtoků významně sníženy dočasnou akumulací vody v bočních nádržích, poldrech.

ZÚR JMK vymezuje **15 ploch a koridorů protipovodňových opatření**, z nich **PO14 Židlochovice** na Svratce a **PO15 Medlov** na Jihlavě byly vymezeny na základě prověření požadavků Regionu Židlochovicko. Podkladem pro prověření a následné územní vymezení zmíněných ploch a koridorů byly dokumentace; „Projekt krajinného plánu Regionu Židlochovicko“ (AGERIS, s.r.o., GET, s.r.o.) a „Protipovodňová ochrana Regionu Židlochovicko“ (AGERIS, s.r.o., GET, s.r.o.) z roku 2009.

C.4.3 PLOCHY PRO VÝROBU

(k bodům 189 – 192)

Plochy smíšené výrobní nadmístního významu **PZ1 – PZ3** územně vymezené v ZÚR JMK vycházejí z dokumentu KÚ JMK „Návrh seznamu brownfieldů a průmyslových zón“ pro potřeby dokumentu „Územně analytické podklady Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje dne 12.11. 2009. Plochy pro výrobu na území města Brna byly upřesněny na základě podkladů a sdělení OÚPR Magistrátu města Brna ze dne 11.3.2009, aktualizovány v listopadu 2009, následně v březnu 2010.

Plocha smíšená výrobní **PZ3 CTPark Brno South** byla na základě změny č. 7 Územního plánu města Šlapanice a Usnesení Rady města Šlapanice svým územním vymezením zpřesněna, redukována a koordinována s ostatními záměry přilehlého území především s koridorem VRT a plochou pro rozvoj letiště Brno – Tuřany. Podmínkou pro možnou realizaci plochy PZ3 je přednostní realizace páteřní obslužné komunikace s napojením na ulici Kobylnickou, která zajistí podmínky pro vyloučení průjezdu nákladní dopravy, generované realizací a zprovozněním navrhované plochy smíšené výrobní, obytným územím Šlapanic.

Plocha smíšené výrobní PZ3, společně s ostatními významnými záměry koncentrovanými do oblasti Šlapanicka (rozšíření dálnice D1 – D8, JVT – D12, „Nová Přerovská trať“ – D43, modernizace letiště Brno – Tuřany – D62) svými kumulativními vlivy na veřejné zdraví vyžadují zvláštní pozornost. Realizace uvedených záměrů zde bude spojena s poměrně významným imisním a zejména hlukovým zatížením obyvatel. Podrobněji je tato problematika popsána v části III. této dokumentace v oddílu A, v příloze k SEA; Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (HIA).

C.4.4 ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

(k bodům 193 - 194)

Plochy a koridory **územního systému ekologické stability** (ÚSES) krajiny byly v ZÚR JMK vymezeny s využitím následujících podkladů:

- Generel regionálního a nadregionálního ÚSES na území Jihomoravského kraje (Ageris, s.r.o., Brno, 2003) dále Generel 2003
  - Oborové vymezení nadregionální a regionální úrovně ÚSES na území Jihomoravského kraje v hranicích roku 2003, bez území VÚ Březina
  - základní krajský podklad, mapová část v měřítku 1 : 25 000
- Kraj Vysočina – územní plán velkého územního celku, koncept (US Brno, s.r.o., 2004)
  - vymezení nadregionální a regionální úrovně ÚSES v nedokončené ÚPD kraje Vysočina, využito pro území obcí, které k 1.1.2005 přešly do Jihomoravského kraje z kraje Vysočina
- Územní plán VÚ Březina – veřejná část (Vojenské lesy a statky, s.p., Praha, nedatováno)
- Regionální a nadregionální ÚSES ČR – územně technický podklad (MMR a MŽP, Praha, 1996)
  - územně technický podklad, jediná celostátní dokumentace nadregionálního a regionálního ÚSES
- Územní prognóza Jihomoravského kraje (UAD Studio, s.r.o., Brno, 2004)

  - řešení ÚSES převzato z Generelu regionálního a nadregionálního ÚSES na území Jihomoravského kraje (Ageris, s.r.o., Brno, 2003)

- Koncepce ochrany přírody na území Jihomoravského kraje (Atelier Fontes, s.r.o., Brno, 2004)
  - řešení ÚSES převzato z Generelu regionálního a nadregionálního ÚSES na území Jihomoravského kraje (Ageris, s.r.o., Brno, 2003)

- Novomlýnské nádrže, vymezení skladebných částí NRBK K 161 V, N mezi RBC Vrkoč a Křivé jezero (Geovision, s.r.o., Plzeň, 2008)
  - oborový podklad MŽP

- Územní plány obcí Hevlín a Stošíkovice
  - územně plánovací dokumentace obcí
  - převzato zpřesněné vymezení regionálních biocenter Stošíkovice a Hevlín (požadavek MěÚ Znojmo)

Pro **zajištění návazností** vymezeného ÚSES nadregionální a regionální úrovně významnosti vně území Jihomoravského kraje byly využity územně plánovací dokumentace sousedních krajů:

- Jihočeského (Návrh ZÚR Jihočeského kraje, 2008)
- Vysočina (ZÚR kraje Vysočina, 2008)
- Pardubického (Návrh ZÚR Pardubického kraje, 2010)
- Olomouckého (ZÚR Olomouckého kraje, 2008)
- Zlínského (ZÚR Zlínského kraje, 2008)

Návaznost směrem do zahraničí byla zjišťována ve vztahu ke Slovensku, které má z dob společného státu obdobnou legislativu, tzn. institut ÚSES je součástí zákonů upravujících právní prostředí v sektorech územního plánování a ochrany přírody a krajiny. Sousední samosprávné kraje Slovenska mají schválenou územně plánovací dokumentaci obsahující vymezení ÚSES – ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja (1998, aktualizace 2004), ÚPN VÚC Trnavský kraj (1998, aktualizace 2007).

V území Jihomoravského kraje mimo:
- okresu Břeclav v územním vymezení před 1.1.2007,
- obcí rozšiřujících území Jihomoravského kraje po 1.1.2005,
- VÚ Březina (VVP Dědice),

jsou v ZÚR JMK předloženy některé úseky N+R ÚSES **ve variantách**. Většina z celkově 22 předložených variant představuje v náhradní variantě nedoporučované, horší řešení, než to, které je obsaženo ve variantě základní. V několika případech se v náhradní variantě jedná o přibližně rovnocenné řešení problematiky ve vztahu k variantě základní. Popis je součástí Generelu 2003.

Oproti vymezení skladebných částí v podkladových materiálech byly provedeny některé **dílčí úpravy**, především z důvodů zajištění návaznosti (propojenosti) ÚSES jak uvnitř území Jihomoravského kraje, tak vně. Přidáno bylo 1 regionální biocentrum (RCJ 05) z důvodu nezbytnosti jeho lokalizace v daném území (reprezentativní biocentrum pro hygrofilní ekosystémy v nivě řeky Svratky). Oproti řešení předloženému v Generelu 2003 bylo zrušeno biocentrum Měnínská bažantnice (kód dle ÚTP 192) z důvodu jeho izolovanosti – do systému územně nezačleněné biocentrum odporuje definici ÚSES v zákoně č. 114/1992 Sb. (§ 3, odst. 1, písm. a), deklarovaná „unikátnost“ biocentra navíc nemá věcné opodstatnění. Možnost zrušení tohoto biocentra byla v Generelu 2003 uváděna jako varianta. Varianta regionálního biokoridoru západo-východní orientace jižně od Vracova, se dvěma regionálními biocentry (RCJ 52, RCJ 53), byla z prostorových důvodů zařazena do

základního vymezení ÚSES. Na základě jednání s OŽP KÚ JMK bylo změněno umístění RCJ25 u Slavkova z prostoru sv. Urbana do prostoru golfového hřiště. Tzv. ochranná (nárazníková) zóna nadregionálních biokoridorů (os) nebyla, pro její schematické vyjádření v ÚTP (1996), absenci vymezení v podkladových materiálech kraje a bezvýznamnosti pro řešení ZÚR JMK, zakreslena.

V grafické a tabulkové části ZÚR JMK je pro území kraje rozlišeno **celkem 447 skladebných částí nadregionálního a regionálního ÚSES**, z toho:

Na nadregionální úrovni (příslušným orgánem ochrany přírody je MŽP):

- 18 nadregionálních biocenter
- 29 nadregionálních biokoridorů

Nadregionální biocentra jsou vymezena v počtu odpovídajícím ÚTP 1996, v upřesnění, které bylo předloženo v podkladech. Výjimkou je nadregionální biocentrum Údolí Dyje (dle ZÚR JMK kód NC 07), jehož rozsah byl na základě požadavku Správy NP Podyjí podpořeného MŽP ČR výrazně zvětšen, dle grafického podkladu poskytnutého MŽP. V současnosti probíhá aktualizace vymezení všech nadregionálních biocenter v Česku (Ekotoxa, s.r.o., pro AOPK ČR), vymezení bude nutno poskytnout, v případě jeho oficiálního schválení MŽP, pro aktualizaci ÚAP a následně pro příslušné ÚPD.

Nadregionální biokoridory: kromě biokoridorů rámcově totožných s ÚTP 1996 (kód „NK“ – počet 24) jsou vymezeny další nadregionální biokoridory (kód „NKJ“ – počet 5), některé v trasách původních regionálních biokoridorů, některé v trasách nových. Důvodem pro vymezení nových biokoridorů je zejména odstranění „slepých“ větví a nedostatečné propojenosti nadregionálních biocenter v původním vymezení dle ÚTP 1996.

Vzhledem ke způsobu číslování v ÚTP 1996 se ve skutečnosti jedná o cca dvojnásobné množství biokoridorů, neboť odlišné „osy“ (reprezentující typy cílových společenstev) jsou formálně součástí jednoho biokoridoru, evidovaného pod jedním číselným označením.

Na regionální úrovni (orgány ochrany přírody jsou příslušná správa NP / CHKO na území NP včetně ochranného pásma / CHKO či Krajský úřad Jihomoravského kraje mimo území NP včetně ochranného pásma a CHKO):

- 234 regionálních biocenter
- 166 regionálních biokoridorů

Regionální biocentra: kromě biocenter rámcově totožných s ÚTP 1996 (kód „RC“ – počet 180) jsou vymezena další regionální biocentra (kód „RCJ“ – počet 54). Důvody jsou různé, nejčastějšími jsou nutnost vložení (doplnění) biocentra do nepřípustně dlouhého regionálního biokoridoru či úseku nadregionálního biokoridoru v důsledku prodloužení trasy (nejčastěji z důvodu zpřesnění vymezení či nápravy chyb ÚTP 1996) a vymezení biocenter v novém regionálním či nadregionálním biokoridoru (osy). Koncentrace regionálních biocenter je nejvyšší na území CHKO Moravský kras, v němž byla řada biocenter do Generelu 2003 doplněna na základě ÚP VÚC CHKO Moravský kras (US Brno, s.r.o., 1998).

Regionální biokoridory jsou vymezeny v rozšířeném počtu, kromě biokoridorů rámcově totožných s ÚTP 1996 (kód „RK“ – počet 119) jsou vymezeny další regionální biokoridory (kód „RKJ“ – počet 47). Důvody jsou různé, nejčastějšími jsou doplnění nových biokoridorů v rozsáhlých územích, které v ÚTP 1996 nebyly regionální a vyšší úrovní ÚSES v rozporu s platnou metodikou (1995) pokryty, náprava dalších chyb ÚTP 1996 (biokoridory propojující zcela odlišné typy ekosystémů, a tedy ze své podstaty trvale nefunkční), odstranění „slepých“ větví aj. Velmi často základní podkla-

dový materiál ochrany přírody Jihomoravského kraje – Generel 2003 – vymezil rovněž, po vzoru rozčlenění nadregionálních biokoridorů do jednotlivých os podle cílových typů ekosystémů, regionální biokoridory v údolních katénách větších vodní toků do 2 až 3 „os“ regionálních biokoridorů (nejčastěji hydrofilní a hygrofilní – nivní, teplomilnou doubravní, mezofilní hájovou). Obdobně jako na nadregionální úrovni bylo ponecháno stejné číselné označení těchto biokoridorů (os), takže reálný počet regionálních biokoridorů přesahuje hodnotu 200. Koncentrace regionálních biokoridorů je nejvyšší na území CHKO Moravský kras, v němž byla řada biokoridorů do Generelu 2003 doplněna na základě ÚP VÚC CHKO Moravský kras (US Brno, s.r.o., 1998).

Územní propojenost vymezeného ÚSES Jihomoravského kraje dle ZÚR JMK s územím vně kraje je bezproblémově zajištěna ve vztahu ke krajům:

- Jihočeskému
- Pardubickému
- Olomouckému (RK 39 změněn z náhradní varianty na základní řešení)

Rovněž ve vztahu vymezeného ÚSES JMK k územím obou slovenských krajů lze, v úrovni mapových schémat slovenských ÚPN VÚC, považovat situaci za koordinovanou.

Návaznost ve vztahu k území kraje Vysočina je v základním rámci dodržena. V detailu se v několika případech projevuje rozdílný přístup v obou krajích k biokoridorům vázaným jak na svahy údolí (obecně mezofilní větve ÚSES), tak na údolní nivu (hygro - až hydrofilní větve). Jedná se o RK 65, RK 66, RK 67 (vše údolí Rokytné – chybějící 1482, dále 1481, 533 v ZÚR KV), biokoridor navazující západním směrem na RK 61 za biocentrem RC 78 (údolí Oslavy – 1478 v ZÚR KV), RK 32 (údolí Bílého potoka – 1456 v ZÚR KV). Pro zajištění návaznosti vymezeného ÚSES je doporučeno v ZÚR přijmout náhradní variantu řešení regionálního biokoridoru západně od Újezda u Rosic, kde je na území kraje Vysočina vymezen regionální biokoridor R 005.

Návaznost ve vztahu k území Zlínského kraje není dodržena ve dvou případech, a to severně a východně od Moravského Písku. Jedná se o nový nadregionální biokoridor NKJ 5, určený pro společenstva teplomilná doubravní, který severně od Moravského Písku nemá na území Zlínského kraje pokračování, a regionální biokoridor v široké nivě řeky Moravy (dle ÚTP 1996 č. RK 143), který nadbytečně zdvojuje nadregionální biokoridor NK 18, nivní osa. Doporučeno je při aktualizaci Zlínského kraje zajistit územní propojení dle ZÚR JMK, tzn. doplnění propojení nadregionálním biokoridorem severně od Moravského Písku a zrušení RK 143 východně od Moravského Písku (dle návrhu ZÚR náhradní – nedoporučená varianta řešení). Jihovýchodně od Vyškova je doporučeno pro zajištění návaznosti na vymezený ÚSES ve Zlínském kraji přijmout náhradní variantu, tzn. zachovat „slepou větev“ regionálního biokoridoru mezi RC 063 a regionálním biocentrem Zdravá Voda (na území ZK, RBC 198). V aktualizacích ZÚR obou krajů je třeba řešit problematiku ÚSES v tomto prostoru koordinovaně, např. plnohodnotným začleněním biocentra Zdravá Voda do systému prostřednictvím regionálního biokoridoru na území Zlínského kraje.

Pro obecně závazné vymezení ÚSES v ZÚR byly minimalizovány střety skladebných částí ÚSES regionální a nadregionální úrovně významnosti s ložisky nerostných surovin. V postupu vymezování bylo před dokončením zjištěno GIS analýzou celkem 255 případů střetů skladebných částí ÚSES s ložisky (viz. následující tabulka - Souhrn střetů skladebných částí ÚSES s ložisky nerostných surovin).

Po vyhodnocení charakteru a významnosti všech územních střetů byla připravena redukovaná tabulka (viz. následující tabulka - Významné střety skladebných částí ÚSES s ložisky nerostných surovin a způsob jejich řešení), s tím, že:

a) územní střety s ložisky ropy a zemního plynu nepředstavují významný problém (těžba vrty),

b) územní střety s ložisky lignitu nepředstavují významný problém (hlubinná těžba) – způsob likvidace důlních děl bude přizpůsoben jejich lokalizaci v ÚSES,

c) územní střety okrajových částí biokoridorů s okrajovými částmi ložisek jsou řešitelné v ÚPD obcí tak, že upřesněná trasa biokoridoru v šíři dle platné metodiky ÚSES bude vedena mimo ložisko.

Souhrn střetů skladebných částí ÚSES s ložisky nerostných surovin

Označení ložiska	Identifikační kód ÚSES
Lb_09	NC14
Lb_10	NK10
Lb_10	RKJ17
Lp_006	náhr. var.
Lp_006	NK06
Lp_007	NK06
Lp_007	RC055
Lp_012	NK10
Lp_012	RK072
Lp_013	RC029
Lp_016	náhr. var.
Lp_016	NC16
Lp_017	náhr. var.
Lp_017	náhr. var.
Lp_025	NK16
Lp_025	RC163
Lp_026	NK16
Lp_026	RC163
Lp_027	RKJ43
Lp_036	NC04
Lp_043	RK101
Lp_047	NC15
Lp_047	NKJ05
Lp_047	RK104
Lp_048	NK18
Lp_048	NKJ05
Lp_048	RC160
Lp_048	RC161
Lp_050	NC16
Lp_050	NK16
Lp_050	RC163
Lp_052	náhr. var.
Lp_052	NC15
Lp_052	NK16
Lp_052	RC163
Lp_052	RCJ51
Lp_052	RK104
Lp_053	RC043
Lp_056	RCJ52
Lp_058	NK10
Lp_059	NC14
Lp_059	NK11
Lp_059	RK083
Lp_060	NK11
Lp_061	NK09
Lp_061	NK10

Označení ložiska	Identifikační kód ÚSES
Lp_061	RKJ19
Lp_065	NK11
Lp_069	NK06
Lp_069	RC060
Lp_070	NK11
Lp_075	RK017
Lp_076	NK06
Lp_077	RC003
Lp_077	RK002
Lp_077	RK003
Lp_077	RK011
Lp_078	RK002
Lp_079	RC003
Lp_079	RK002
Lp_079	RK003
Lp_080	RC155
Lp_082	RC163
Lp_086	RK017
Lp_087	NK16
Lp_087	RC163
Lp_088	NC15
Lp_093	RK075
Lp_094	RK075
Lp_095	RK075
Lp_096	RKJ27
Lp_097	RK046
Lp_099	NK15
Lp_099	RC129
Lp_106	NK01
Lp_106	RKJ07
Lp_107	NC16
Lp_109	NC14
Lp_109	NK11
Lp_109	RK083
Lp_114	NK18
Lp_119	RC163
Lp_120	NK09
Lp_128	NC16
Lp_131	RC138
Lp_131	RK074
Lp_131	RK075
Lp_131	RKJ27
Lp_132	RK075
Lp_138	RK079
Lp_144	RK040
Lp_145	NC16

Označení ložiska	Identifikační kód ÚSES
Lp_146	NKJ05
Lp_148	RC064
Lp_148	RK081
Lp_150	RK075
Lp_153	NK18
Lp_154	NK01
Lp_154	RK026
Lp_155	RC055
Lp_156	NC04
Lp_159	NK09
Lp_160	RK046
Lp_162	náhr. var.
Lp_162	NC15
Lp_162	NK16
Lp_162	RC163
Lp_162	RK104
Lp_163	RK002
Lp_163	RK011
Lp_164	RC012
Lp_172	RK097
Lp_173	NK10
Lp_178	NC09
Lp_179	NC09
Lp_179	RK097
Lp_180	NK06
Lp_180	RC045
Lp_181	NC16
Lp_187	RC007
Lp_187	RK015
Lp_188	RC007
Lp_188	RK016
Lp_190	NC14
Lp_190	NK11
Lp_190	RK083
Lp_191	NK11
Lp_192	NK01
Lp_193	RKJ11
Lp_194	NK15
Lp_194	NKJ04
Lp_194	RC131
Lp_196	RC044
Lp_197	RC044
Lp_203	NC16
Lp_204	NK15
Lp_204	RC129
Lp_205	NK15

Označení ložiska	Identifikační kód ÚSES
Lp_205	RC129
Lp_206	RKJ27
Lp_208	RK018
Lp_209	RKJ20
Lp_213	náhr. var.
Lp_214	náhr. var.
Lp_216	RK086
Lp_219	náhr. var.
Lp_219	náhr. var.
Lp_220	náhr. var.
Lp_220	NC15
Lp_226	NK10
Lp_227	NK11
Lp_231	NK09
Lp_235	NC16
Lp_236	RK021
Lp_237	náhr. var.
Lp_237	NK18
Lp_238	NK06
Lp_239	NKJ05
Lp_239	RC161
Lp_242	NK10
Lp_242	NK23
Lp_242	RC112
Lp_243	NK10
Lp_247	NK18
Lp_249	RC138
Lp_249	RK074
Lp_249	RKJ27
Lp_250	RKJ27
Lp_251	NK06
Lp_252	NK17
Lp_255	RC087
Lp_255	RK064
Lp_257	NC16
Lp_258	NC16
Lp_259	RC143
Lp_259	RK086
Lp_259	RK087

Označení ložiska	Identifikační kód ÚSES
Lp_262	RK100
Lp_266	NK09
Lp_268	NKJ03
Lp_274	NC16
Lp_279	NK09
Lp_279	RC103
Lp_280	NK09
Lp_284	RC121
Lp_285	RK079
Lp_286	NK18
Lp_287	NKJ03
Lp_287	RC101
Lp_291	NK09
Lp_292	NC16
Lp_293	NC16
Lp_294	NC16
Lp_296	RK075
Lp_297	RC143
Lp_297	RK075
Lp_297	RK087
Lp_298	RK103
Lp_300	RKJ38
Lp_303	NC09
Lp_305	NC07
Lp_308	NK09
Lp_309	NC16
Lp_310	RK075
Lp_311	NC12
Lp_312	RK021
Lp_313	náhr. var.
Lp_314	náhr. var.
Lp_314	NK18
Lp_314	RC159
Lp_315	RK035
Lp_318	RC121
Lp_321	RC108
Lp_321	RK093
Lp_323	NKJ03
Lp_325	RCJ42

Označení ložiska	Identifikační kód ÚSES
Lp_325	RKJ27
Lp_325	RKJ28
Lp_329	NK09
Lp_332	RK100
Lp_335	RKJ36
Lp_337	RK101
Lp_339	NC07
Lp_345	NC16
Lp_355	RC121
Lp_357	NK10
Lp_364	RKJ27
Lp_367	RK087
Lp_369	NC16
Lp_370	NC16
Lp_371	NC16
Lp_373	RK075
Lp_377	RK035
Lp_378	RKJ38
Lp_379	NC09
Lp_380	NK12
Lp_380	RC155
Lp_382	NK10
Lp_382	NK23
Lp_382	RC111
Zp_01	RKJ28
Zp_05	RK092
Zp_07	NK08
Zp_10	NC02
Zp_11	NK18
Zp_13	RC003
Zp_13	RK003
Zp_14	RKJ01
Zp_15	NC16
Zp_15	NK15
Zp_16	NC16
Zp_18	NK06
Zp_19	RC138
Zp_19	RK074
Zp_19	RKJ27

Následně při jednání s ČBÚ byl dohodnut způsob řešení, uvedený v následující tabulce.

Významné střety skladebných částí ÚSES s ložisky a způsob řešení střetu

Označení ložiska	Ident. kód ÚSES	Nerost	Stav	Řešení střetu
Lp_106	NK01	stavební kámen	těžba	úprava NK
Lp_12	NK10	stavební kámen	těžba	úprava NK
Lp_12	RK072	stavební kámen	těžba	úprava RK
Lp_13	RC029	stavební kámen	těžba	úprava RC
Lp_131	RC138	štěrkopísky, živce	těžba	rekultivace, sukcese
Lp_153	NK18	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_163	RK002	sklářské písky	těžba	úprava RK
Lp_163	RK011	sklářské písky	těžba	úprava RK
Lp_164	RC012	stavební kámen	netěženo	úprava RC + RK035
Lp_172	RK097	štěrkopísky	těžba	úprava RK
Lp_179	NC09	štěrkopísky	dřívější těžba	rekultivace, sukcese

Označení ložiska	Ident. kód ÚSES	Nerost	Stav	Řešení střetu
Lp_180	NK06	vápenec	těžba	úprava NK + rekultivace
Lp_180	RC045	vápenec	těžba	úprava RC
Lp_187	RC007	jíly	netěženo	úprava RC
Lp_187	RK015	jíly	netěženo	úprava RK + rekultivace
Lp_188	RC007	jíly	netěženo	úprava RC
Lp_206	RKJ27	štěrkopísky, živce	těžba	rekultivace
Lp_216	RK086	cihlářské suroviny	netěženo	úprava RK
Lp_235	NC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_236	RK021	stavební kámen	netěženo	rekultivace
Lp_237	náhr. var.	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_237	NK18	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_239	NKJ05	cihlář. sur., štěrk.	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_239	RC161	cihlář. sur., štěrk.	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_242	NK10	štěrkopísky	dřívější těžba	rekultivace, sukcese
Lp_242	NK23	štěrkopísky	dřívější těžba	rekultivace, sukcese
Lp_242	RC112	štěrkopísky	dřívější těžba	rekultivace, sukcese
Lp_247	NK18	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_250	RKJ27	štěrkopísky	těžba	úprava RK
Lp_251	NK06	stavební kámen	dřívější těžba	úprava NK
Lp_257	NC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_258	NC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_259	RC143	cihlářské suroviny	dřívější těžba	rekultivace, sukcese
Lp_274	NC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_284	RC121	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_292	NC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_293	NC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_294	NC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_305	NC07	stavební kámen	netěženo	netěžit
Lp_308	NK09	stavební kámen	netěženo	netěžit
Lp_309	NC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_312	RK021	stavební kámen	netěženo	rekultivace
Lp_313	náhr. var.	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_314	náhr. var.	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_314	NK18	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_314	RC159	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_318	RC121	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_321	RC108	cihlářské suroviny	netěženo	úprava RC
Lp_325	RCJ42	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_339	NC07	stavební kámen	netěženo	netěžit
Lp_345	NC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_355	RC121	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_364	RKJ27	štěrkopísky	netěženo	úprava RK
Lp_369	NC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_370	NC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_371	NC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_373	RK075	cihlářské suroviny	dřívější těžba	rekultivace, sukcese
Lp_382	NK10	štěrkopísky	dřívější těžba	rekultivace, sukcese
Lp_382	NK23	štěrkopísky	dřívější těžba	rekultivace, sukcese
Lp_382	RC111	štěrkopísky	dřívější těžba	rekultivace, sukcese
Lp_43	RK101	cihlářské suroviny	těžba	úprava RK + rekultivace
Lp_53	RC043	cement. sur.	dřívější těžba	úprava RC
Lp_69	NK06	stavební kámen	dřívější těžba	úprava NK
Lp_69	RC060	stavební kámen	dřívější těžba	úprava RC
Lp_77	RC003	sklářské písky	netěženo	úprava RC
Lp_77	RK002	sklářské písky	netěženo	úprava RK
Lp_77	RK003	sklářské písky	netěženo	rekultivace
Lp_77	RK011	sklářské písky	netěženo	úprava RK
Lp_78	RK002	sklářské písky	netěženo	úprava RK
Lp_79	RC003	sklářské písky	netěženo	úprava RC
Lp_79	RK002	sklářské písky	netěženo	úprava RK
Lp_79	RK003	sklářské písky	netěženo	rekultivace
Lp_96	RKJ27	živce	netěženo	úprava RK
Zp_13	RC003	sklářské písky	netěženo	úprava RC
Zp_19	RK074	štěrkopísky, živce	netěženo	rekultivace, sukcese

Základním znakem vymezeného nadregionálního a regionálního ÚSES na území Jihomoravského kraje je výrazné rozšíření regionální (biocentra, biokoridory) i nadregionální (biokoridory – osy) úrovně ÚSES oproti ÚTP z roku 1996. V důsledku řady změn a úprav znamená předložené řešení v základní variantě rovněž zrušení některých regionálních biocenter (celkový počet 5), regionálních biokoridorů a náhrady některých os nadregionálních biokoridorů řešením v jiné trase (často změnou hierarchizace ÚSES – změna regionálního biokoridoru na nadregionální).

V invariantním Návrhu řešení N+R ÚSES bude na základě dohody s MŽP a OŽP KÚ JMK přistoupeno k přečíslování skladebných částí ÚSES do jednotné podoby kódu: NRBC, NRBK, RBC, RBK + pořadové číslo v rámci kategorie pro území JMK. V Odůvodnění bude v tabulce uveden převodní klíč mezi kódy v rámci jednotlivých etap zpracování návrhu ZÚR JMK a vůči podkladu ÚTP 1996.

Při vymezení nadregionálního a regionálního ÚSES v rámci ÚPD obcí autorizovaní projektanti ÚSES (ČKA) s využitím oborových podkladů ochrany přírody (plány ÚSES, projekty ÚSES, mapování biotopů aj.), lesních plánů (oblastní plány rozvoje lesů, lesní hospodářské plány, lesní hospodářské osnovy), plánů pozemkových úprav (komplexní pozemkové úpravy), vodohospodářských plánů, evidence katastru nemovitostí, ortofotografických snímků, terénního průzkum apod. mohou upravovat hranice biocenter a biokoridorů při dodržení principů, které stanovují ZÚR JMK v části I., kap. D.4. – Úkoly pro územní plánování.

C.4.5 ÚZEMNÍ REZERVY

ZÚR JMK v souladu s §36 zákona č. 183/2006 Sb. v platném znění vymezují územní rezervy pro plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury. Zákon definuje územní rezervy jako: *„plochy a koridory vymezené s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití“.*

Způsob ochrany formou územní rezervy vychází z UV č. 368/2010, k návrhu způsobu další ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe, který dle bodu I. v části III. materiálu č.j. 353/10 uvádí: „*Z „provádění“ územní rezervy vyplývá pouze vyloučení takových změn území, „které by znemožnily nebo podstatně ztížily prověřované budoucí využití“. To znamená, že územní rezerva sama není „rámcem pro budoucí povolení“ určitého záměru, ani nemůže zakládat významný vliv na území Natura 2000, ale pouze zajišťuje ochranu území pro prověření možnosti jeho budoucího využití. S ohledem na to autorizovaná osoba v rámci posouzení vlivů ÚPD na životní prostředí a na území Natura 2000 upozorní na možné budoucí významné negativní vlivy účelu, pro který je územní rezerva v této ÚPD vymezena a které musejí být vzaty v potaz při „prověřování možnosti budoucího využití“. Teprve na základě tohoto prověření může být územní rezerva přeměněna na plochu se stanoveným způsobem využití. To se děje pořízením změny nebo aktualizace ÚPD. Součástí tohoto pořízení je podle stavebního zákona i posouzení vlivů na životní prostředí a na území Natura 2000“.*

C.4.5.1 Dopravní infrastruktura

SILNIČNÍ DOPRAVA

(k bodům 195 – 197)

ZÚR JMK vymezují **územní rezervy pro celkem 38 ploch a koridorů silniční infrastruktury** s cílem prověřit možnosti budoucího využití v souladu s §36 zákona č. 183/2006 Sb. v platném

znění. Podle významu v síti ČR, dle rozdělení pozemních komunikací, dle jejich určení a dopravního významu představují následující zastoupení:

- Územní rezervy pro plochy a koridory dle PÚR ČR 2008: *nejsou vymezeny*
- Územní rezervy pro plochy a koridory nadmístního významu:

  Dálnice: DR1, DR2

  Silnice I. třídy[3]: DR3, DR41, DR42, DR43, DR44, DR48, DR49-A, B

  Silnice nekategorizovaná (I., příp. II. třída – dosud není rozhodnuto): DR4

  Silnice II. třídy: DR5, DR6, DR7, DR8, DR9, DR10, DR11, DR12, DR13, DR14, DR15, DR16, DR17, DR18, DR19, DR21, DR22, DR23, DR24, DR26, DR28, DR29, DR 30, DR31, DR32, DR33, DR35, DR46

Sledované územní rezervy silniční infrastruktury a jejich vymezení vychází z dlouhodobě sledované koncepce rozvoje dopravních sítí ČR, podpořené výsledky modelování dopravy na území Jihomoravského kraje k výhledovému horizontu r. 2030, z hlediska krajských tahů silnic II. třídy pak z dokumentu „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje; Souhrn návrhů generelu krajských silnic“ (KÚ JMK, odbor dopravy), schváleného Radou Jihomoravského kraje v roce 2006 a přeschváleného v roce 2008.

Územní rezerva pro koridor DR49 je v ZUR JMK prověřena a územně vymezena ve dvou variantách DR49-A, DR49-B, které jsou v následující tabulce vzájemně vyhodnoceny dle kritérií, specifikovaných v části I. ZÚR JMK kap. D, bodě 197.

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro výběr variant specifikovaných v návrhu ZÚR

Pro porovnání variant v následující tabulce byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v části I. ZÚR JMK, kap. D. u příslušné varianty a koridoru a zohledňující základní aspekty pilířů trvale udržitelného rozvoje území.

DR49 - I/54 Kyjov obchvat / přeložka Žarošice - Bzenec			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**	
		Varianta Kyjov, obchvat (DR49-A)	**Varianta přeložka Žarošice - Bzenec** (DR49-B)
1.	Přepravní funkce a dopravní účinnost	– Silnice výhledově bez výraznějšího podílu dálkové průjezdné dopravy – převažující přepravní vztahy Kyjov – R55 – Veselí n. Moravou – v reálném rozsahu řeší problémy silniční sítě v Kyjově, na průtahu Vlkošem a Bzencem s vazbou na I/55, nepřímo R55 – návrh umožňuje realizační etapizace	– Silnice výhledově bez výraznějšího podílu dálkové průjezdné dopravy – převažující přepravní vztahy Kyjov – R55 – Veselí n. Moravou – rozsah přestavby je hodnocen jako neúměrný výhledovému přepravnímu významu silnice – návrh prakticky neumožňuje etapovou realizaci
2.	Minimalizace negativních vlivů na přírodní hodnoty a krajinný ráz dotčeného území	– ovlivnění krajinného rázu	– zásah do lesních porostů – fragmentace lesních komplexů – ovlivnění krajinného rázu

[3] *silnice I. třídy s předpokladem možného přeřazení vybraných silnic či úseků po dostavbě související rychlostní silnice, případně přeložky I. třídy, do sítě silnic II. třídy*

DR49 - I/54 Kyjov obchvat / přeložka Žarošice - Bzenec			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		**Hodnocení variant dle vybraných kritérií**	
		Varianta Kyjov, obchvat (DR49-A)	**Varianta přeložka Žarošice - Bzenec** (DR49-B)
3.	Minimalizace střetů s limity využití území	– území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie – CHLÚ Kyjov, poddolované území – mimo dosah lokalit NATURA 2000	– území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie – CHLÚ Kyjov – v délce 8,7 km vede přes PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, 200 m přes EVL Vracovská doubrava, při okraji EVL Písečný rybník, v blízkosti EVL Milotice – letiště a EVL Na Adamcích – možný budoucí významný negativní vliv na lokality NATURA 2000

Doporučení k výběru výsledné varianty DR49 I/54 Kyjov, obchvat / přeložka Žarošice - Bzenec

Na základě rámcového vyhodnocení předložených variant koridorů D49-A a D49-B pro územní rezervu z hlediska dopravně inženýrských výsledků, předpokládaných vlivů na složky životního prostředí a lokality NATURA 2000, projektant doporučuje jako **výsledný koridor územní rezervy pro přeložku silnice I/54 variantu DR49-A „Kyjov, obchvat“.**

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

(k bodům 198 – 200)

Vysokorychlostní tratě - ZÚR JMK v souladu s PÚR ČR 2008 vymezují **koridory územní rezervy DR36 – DR39** pro dlouhodobě sledované vysokorychlostní tratě. ZÚR JMK tímto vytvářejí předpoklady pro možnou výhledovou přípravu dlouhodobě sledované koncepce VRT na území ČR, která umožní ČR a JMK zařadit se svým nadřazeným kolejovým systémem do sítě evropských železničních tratí pro vysoké rychlosti.

V koordinaci s MD byly původně vymezené koridory územních rezerv DR37 a DR38 v prostoru Břeclavi ve svém průběhu výrazně korigovány tak, že ze železniční stanice Břeclav oba koridory ve směru na Rakousko a Slovensko sledují stopy stávajících tratí.

Koridor územní rezervy DR39 zasahuje do prostoru Šlapanicka, které bylo vyhodnoceno jako jedna ze tří oblastí na území JMK s kumulativními vlivy, způsobenými vyšší soustředěností dopravních staveb a z toho vyplývající zvýšená hluková zátěž a znečištění ovzduší. Pro minimalizaci rizik je v ZÚR JMK v části III. Vyhodnocení udržitelného rozvoje území, v oddíle A, Příloze k SEA – „Hodnocení vlivů na veřejné zdraví“ doporučen další postup pro komplexní přípravu a optimální řešení území s ohledem na ochranu obyvatel žijících v této oblasti.

LETECKÁ DOPRAVA

(k bodům 201 – 202)

Mezinárodní letiště Brno –Tuřany - ZÚR JMK vymezují **plochu územní rezervy DR47** pro rozvoj mezinárodního letiště Brno – Tuřany s cílem vytvoření předpokladů pro další výhledový rozvoj mezinárodního letiště s přeshraničním dosahem, situovaném v rozvojové oblasti OB3 a jádru Brněnské aglomerace. S ohledem na kumulaci významných změn v území koncentrovaných do pro-

storu Šlapanicka bude žádoucí postupovat dle doporučení uvedeného v části III. Vyhodnocení udržitelného rozvoje území, v oddíle A, Příloze k SEA – „Hodnocení vlivů na veřejné zdraví“, kde je obdobně jako pro ostatní změny v území doporučen další postup pro komplexní přípravu a optimální řešení prostoru Šlapanicka s ohledem na ochranu obyvatel žijících v této oblasti.

VODNÍ DOPRAVA

(k bodům 203 – 204)

Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe - ZÚR JMK v souladu s UV č. 929/2009 Sb. o Politice územního rozvoje České republiky 2008 vymezují **koridory územní rezervy DR50, DR51/A** (větev česko-slovenská) a **DR51/B** (větev česko-rakouská) pro průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe (D-O-L) do doby, než se na mezinárodní úrovni prověří jeho potřebnost. Usnesení vlády ČR č. 929/2009 Sb. v bodě IV, článku 4 ukládá ministru pro místní rozvoj zachovávat, zajišťovat a uplatňovat ve spolupráci s ministry dopravy a životního prostředí stávající územní ochranu koridoru průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu. Další územní ochrana koridoru průplavního spojení je potvrzena UV č. 368/2010 Sb.

Koridor průplavního spojení D-O-L je v ZÚR JMK vymezen ve dvou větvích, o kterých bude na základě prověřování v mezinárodních souvislostech jednáno a rozhodováno. Výsledky konečného rozhodnutí mohou být promítnuty až do aktualizace ÚPD.

Koridory územní rezervy pro průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe byly vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí a lokality NATURA 2000. Z hlediska vlivů na lokality NATURA 2000 jsou signalizovány možné budoucí významné negativní vlivy.

Doporučení

Projektant doporučuje i přes možné budoucí významné negativní vlivy na lokality NATURA 2000 v ZÚR JMK **zajistit dlouhodobou územní ochranu koridoru průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe“**

C.4.5.2 Technická infrastruktura

(k bodům 205 – 207)

Lokality pro akumulaci povrchových vod (LAPV) - ZÚR JMK v souladu s PÚR ČR 2008 a v souladu s § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů v platném znění (vodní zákon) vymezují **12 ploch územní rezervy LAR1 – LAR3, LAR5 – LAR13** pro plochy lokalit akumulace povrchových vod. Cílem je dlouhodobá územní ochrana těchto lokalit pro případné řešení dopadů klimatické změny, především pro snížení nepříznivých účinku povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti letech).

Územní vymezení ploch pro LAPV vychází z požadavků Ministerstva zemědělství (r. 2009) a z připravovaného generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod.

S ohledem na dlouhodobý význam těchto výhledových záměrů z hlediska řešení dopadů klimatické změny je nezbytné před závěrečným rozhodnutím tomuto problému věnovat zvýšenou pozornost. Velmi podrobně se touto problematikou zabývá zpráva Evropské agentury pro životní prostředí z roku 2007, která analyzuje možnosti adaptačních opatření v oblasti vodního hospodářství

ve vztahu k vývoji adaptační politiky EU ke klimatické změně a k Rámcové směrnici EU o vodách (2000/60/ES). Do značné míry vychází z analýzy OECD, podle které existují 3 hlavní úkoly, které je třeba s ohledem na klimatickou změnu uplatňovat:

- vývoj dlouhodobých strategií v oblasti hospodaření s vodou;
- dohled nad hospodařením s vodou z hlediska nabídky a poptávky;
- minimalizace rizik vyplývajících z možných povodní a suchých období.

S přihlédnutím k riziku budoucího zvýšeného deficitu vody v krajině z hlediska předpokládaného vývoje klimatické změny ve střední Evropě je nutné i v podmínkách ČR postupovat podobným směrem. Prvním krokem k naplnění jednoho z hlavních úkolů adaptační politiky EU ke klimatické změně je soulad s Rámcovou směrnicí EU o vodách, tj. minimalizace rizik vyplývajících z možných povodní a suchých období. a vymezení vhodných územních rezerv pro předběžnou ochranu lokalit vhodných k akumulaci povrchových vod.

Vymezení těchto územních rezerv je v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. v platném znění třeba vnímat jako opatření v rámci předběžné opatrnosti, tedy jako ochranu území před jeho urbanizací a dalšími změnami, které by apriori vyloučily budoucí zvažované využití.

Plochy územní rezervy pro LAPV byly vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí a lokality NATURA 2000. Z hlediska vlivů na lokality NATURA 2000 jsou u LAR1, LAR2, LAR3 a LAR6 signalizovány možné budoucí významné negativní vlivy.

Doporučení

Projektant doporučuje i přes možné budoucí významné negativní vlivy na lokality NATURA 2000 v ZÚR JMK **zajistit dlouhodobou územní ochranu ploch LAR1, LAR 2, LAR 3, LAR 6.**

C.5 UPŘESNĚNÍ ÚZEMNÍCH PODMÍNEK KONCEPCE OCHRANY A ROZVOJE PŘÍRODNÍCH, KULTURNÍCH A CIVILIZAČNÍCH HODNOT ÚZEMÍ KRAJE

(k bodům 208 – 213)

Kapitola uvádí výčet nejvýznamnějších přírodních, kulturních a civilizačních hodnot na území Jihomoravského kraje a stanovuje pro jejich ochranu a rozvoj požadavky na uspořádání území a úkoly pro územní plánování. V této kapitole stanovené požadavky na uspořádání území a úkoly pro územní plánování se promítají do stanovených priorit územního plánování Jhomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území uvedené v kap. A části I. ZÚR JMK i do požadavků na uspořádání území a úkolů pro územní plánování stanovených pro vymezenou rozvojovou oblast, rozvojové osy a specifické oblasti na území Jihomoravského kraje v kap. B. a C části I. ZÚR JMK. Jedině ve vzájemné součinnosti lze soubor požadavků a úkolů v této kapitole považovat za úplný.

C.6 VYMEZENÍ CÍLOVÝCH CHARAKTERISTIK KRAJINY

(k bodům 214 – 215)

Vymezení cílových charakteristik krajiny vyplývá z požadavků Evropské úmluvy o krajině (dále Úmluva), která vstoupila v platnost 1. 3. 2004. Hlavním cílem Úmluvy je zajistit ochranu jednotli-

vých typů evropské krajiny, aktivní péči o krajinu v souladu s principy jejího udržitelného využívání a koordinovat plánování činností v krajině. Úmluva vychází z poznání, že krajina je předmětem veřejného zájmu, plní významnou roli v zemědělství, ekologii, kultuře a společnosti a je významnou součástí života obyvatel. Úmluva požaduje, aby péče o krajinu měla charakter udržitelného rozvoje, zahrnujícího pravidelné udržování krajiny a slaďování hospodářských, environmentálních a sociálních zájmů a postupů. Ochrana krajiny je pojímána jako ochrana celého komplexu tvořeného jak kulturní tak přírodní krajinou, zahrnující udržování význačných a charakteristických krajinných celků i jako součást kulturního dědictví.

ZÚR JMK pro potřeby určení cílových charakteristik krajiny na území Jihomoravského kraje vymezují 48 oblastí se shodným krajinným typem včetně jejich cílových charakteristik následujícím způsobem: ve dvou podpůrných krocích stanovují nejprve 20 základních typů krajiny (viz čl. 215 písm. a) a vymezují 12 krajinných oblastí regionálního významu (viz čl. 215 písm. b); následným zohledněním takto stanovených krajinných typů a vymezených krajinných oblastí vymezují 48 oblastí se shodným krajinným typem (viz čl. 216 písm.a) a stanovují jejich cílové charakteristiky (viz čl. 216 písm. b).

Cílové charakteristiky krajiny jsou v ZÚR JMK formulovány na základě „regulativů krajinných typů“ podle ÚPG JMK z roku 2006. Pro potřeby detailního prověření krajinných oblastí a upřesnění jejich základních cílových charakteristik pro jednotlivé typy krajin a upřesnění požadavků na využití jejich území v souladu s Evropskou úmluvou o krajině ukládají ZÚR JMK v kapitole I. zpracování ÚS vymezení cílových charakteristik krajiny JMK, na základě nichž budou nynější základní cílové charakteristiky krajiny zpřesněny pro aktualizaci ÚAP a ZÚR.

Základní cílové charakteristiky krajiny jsou v ZÚR JMK definovány pro oblasti se shodným krajinným typem. Oblasti se shodným krajinným typem vznikly jako průnik dvou překrývajících se úrovní:

- **Krajinných typů** podle Typologie české krajiny (VaV 640/01/03, Löw a spol. 2005) a podle návrhu ÚPG JMK (ÚAD Studio 06/2004). Tato typologie vychází z požadavků Evropské úmluvy o krajině, přináší pohled na kulturní vývoj krajiny, na terénní morfologii a na aktuální využití území. Jedná se o jediné podrobné, systematické a ucelené členění krajiny Jihomoravského kraje, které zohledňuje současně terénní reliéf, využití území a kulturně historické aspekty kultivace krajiny. Pro ZÚR JMK bylo převzato členění na 20 krajinných typů (podle Typologie české krajiny 20 krajinných mezotypů v pěti makrotypech) včetně jejich geografického vymezení.
- **Krajinných celků regionálního významu** vyjadřující charakterově koherentní a prostorově vzájemně diferencované segmenty krajiny, zohledňující vizuálně-prostorové atributy rázu krajiny. Tyto krajinné celky vnáší do krajinářského členění území Jihomoravského kraje hledisko individuálního členění regionálního měřítka. Hranice krajinných celků respektují základní prostorové členění krajiny, dané především terénním reliéfem a strukturou krajinného pokryvu. Jejich hranice jsou proto vedeny po hranicích krajinných mezotypů. Na území Jihomoravského kraje je vymezeno 12 krajinných celků regionálního významu.

Průnikem krajinných typů a krajinných celků regionálního významu bylo na území Jihomoravského kraje vymezeno celkem 48 oblastí se shodným krajinným typem, pro které ZÚR JMK stanovují cílové charakteristiky krajiny.

Cílové charakteristiky krajiny jsou definovány ve smyslu Evropské úmluvy o krajině, podle které *“cílová charakteristika krajiny znamená přání a požadavky obyvatel týkající se charakteristických rysů krajiny v níž žijí, formulované kompetentními veřejnými orgány“.* Charakteristické rysy krajiny souvisí s charakterem a kvalitami přírodního prostředí, s kulturními hodnotami i se způsobem vyu-

žívání krajiny. Především se však jedná o kvality prostředí vnímané prostřednictvím soustavy znaků přírodní, kulturní a historické charakteristiky krajiny, resp. charakterově rozdílných oblastí – oblastí se shodným krajinným typem.

C.7 VYMEZENÍ VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH STAVEB, VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH OPATŘENÍ, STAVEB A OPATŘENÍ K ZAJIŠŤOVÁNÍ OBRANY A BEZPEČNOSTI STÁTU A VYMEZENÍ ASANAČNÍCH ÚZEMÍ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU, PRO KTERÉ LZE PRÁVA K POZEMKŮM A STAVBÁM VYVLASTNIT

(k bodům 216 – 219)

ZÚR JMK na území kraje vymezují plochy a koridory **veřejně prospěšných staveb dopravní a technické infrastruktury; D1 – D18, D21 – D22, D24 – D27, D29, D31 – D33, D35 – D59, D60 – D64, D66– D68, D70, D75 – D76** (dopravní infrastruktura) a **TE1 – TE12, TE14 – TE35, TE41 – TE42, TV1 – TV29** (technická infrastruktura), pro která lze práva k pozemkům a stavbám potřebná k uskutečnění staveb podle zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů odejmout nebo omezit. Plochy a koridory jsou v kap. D. části I. definovány jednotlivě šířkou koridoru, případně velikostí či rozlohou plochy. Jejich zpřesnění v rámci ÚPD příslušné obce je uloženo v úkolech pro územní plánování příslušného záměru. **Veřejně prospěšná stavba** (VPS) je v souladu s ust. § 2 zákona č. 183/2006 Sb. stavba pro veřejnou infrastrukturu, určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezená ve vydané územně plánovací dokumentaci.

(k bodům 220 – 221)

ZÚR JMK na území kraje vymezují koridory a plochy **veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření protipovodňové ochrany PO1 – PO15** s cílem snižování ohrožení území ve veřejném zájmu. Veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření protipovodňové ochrany představují záměry stavební i nestavební povahy v souladu s ust. § 2 zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů, vymezené ve vydané územně plánovací dokumentaci.

C.8 STANOVENÍ POŽADAVKŮ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU NA KOORDINACI ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ ČINNOSTI OBCÍ A NA ŘEŠENÍ V ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI OBCÍ, ZEJMÉNA S PŘIHLÉDNUTÍM K PODMÍNKÁM OBNOVY A ROZVOJE SÍDELNÍ STRUKTURY

(k bodu 224 - 227)

ZÚR JMK stanovují **požadavky na koordinaci územně plánovací činnosti jednotlivých obcí** při upřesňování vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, VPS a VPO, cyklistických tras a stezek a územních rezerv, uvedených ve věcně příslušných kapitolách a výkresech textové a grafické části I. 2 Návrhu ZÚR JMK.

Koordinace při vymezování jednotlivých ploch a koridorů s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury je stanovena jako úkol pro územní plánování při pořizování a zpracovávání ÚPD příslušných obcí. Přehlednými tabulkami zpracovanými jednotlivě pro VPS, VPO a ostatní plochy a koridory, získá každý orgán územního plánování na území kraje dostatečný přehled o jmenovitém vlivu sledovaných ploch a koridorů v ZÚR JMK na konkrétní část území kraje

a každá dotčená obec přehled o rozsahu působení nadmístních záměrů na územní uspořádání a rozvoj obce.

Plochy a koridory veřejně prospěšných staveb, vymezené ke koordinaci územně plánovací činnosti dotčených obcí v rámci koridoru S13 v tabulce pod bodem (225) jsou současně jmenovány v souhrnné tabulce pod bodem (224). V tabulce pod bodem (225) jsou uvedeny pouze ty, které jsou navrhovány jako součást koridoru S13 - Alternativní spojení západní hranice ČR s východem jižně od D1, vymezeného na základě požadavků PÚR ČR 2008 v části I. kap. D. textové části.

C.9. VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ, VE KTERÝCH JE PROVĚŘENÍ ZMĚN JEJICH VYUŽITÍ ÚZEMNÍ STUDIÍ PODMÍNKOU PRO ROZHODOVÁNÍ A DÁLE STANOVENÍ LHŮTY PRO POŘÍZENÍ ÚZEMNÍ STUDIE, JEJÍ SCHVÁLENÍ POŘIZOVATELEM A VLOŽENÍ DAT O ÚZEMNÍ STUDII DO EVIDENCE ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ ČINNOSTI

(k bodu 228)

ZÚR JMK stanovují zpracování sedmi územních studií na území Jihomoravského kraje, jejichž cílem je navrhnout, prověřit a posoudit možná řešení vybraných problémů nebo rozvoj některých funkčních systémů, které by mohly významně ovlivňovat nebo podmiňovat využití a uspořádání území nebo jejich vybraných částí.

V následujícím přehledu jsou uvedeny důvody pro výběr ploch a koridorů k prověření územní studií.

Územní studie	Důvody pořízení
1. ÚS vymezení cílových charakteristik krajiny JMK	ZÚR JMK vymezují na území kraje oblasti se shodným krajinným typem a stanovují pro ně cílové charakteristiky pomocí průniku krajinných typů a krajinných celků regionálního významu podle stávajících relevantních podkladů kraje. Důvodem pro pořízení ÚS je prověření vymezení oblastí se shodným krajinným typem včetně jejich základních a cílových charakteristik podrobnějším ÚPP v souladu s Evropskou úmluvou o krajině, pro potřeby aktualizace ÚAP a příslušných ÚPD.
2. ÚS rozvoje rekreace v širším prostoru Baťova kanálu	Baťův kanál je jednou z výjimečných atraktivit rekreace, cestovního ruchu a turistiky v jihovýchodní části kraje. Důvodem pro pořízení ÚS je prověření podmínek, limitů a územních dopadů záměru na prodloužení Baťova kanálu po soutok Moravy s Dyjí ve vztahu k rozvoji a zhodnocení celkového rekreačního potenciálu pro rozšíření nabídky pro turistiku a cestovní ruch v širším zázemí. Podklad bude využit pro potřeby aktualizace ÚAP a příslušných ÚPD.
3. ÚS vymezení sídelní struktury JMK	Důvodem pro pořízení ÚS je potřeba stanovení kategorizace sídelní struktury kraje, reagující již na aktuální údaje ze sčítání LBD v roce 2011 a vymezení kooperačních vazeb mezi sídly (včetně mezikrajských přesahů) - podklad pro potřeby aktualizace ÚAP a příslušných ÚPD.
4. ÚS prověření územních podmínek pro zvýšení rychlosti železniční tratě č. 260 Brno – Česká Třebová na území JMK	Železniční trať Brno – Česká Třebová je součástí I. tranzitního železničního koridoru, zařazeného do dohody AGC, AGTC a evropské železniční sítě TEN-T a TERF. Její přepravní význam vyžaduje zajištění potřebných standardů. Protože stávající parametry po již provedené modernizaci ve stávajícím koridoru neodpovídají evropským požadavkům, je nezbytné v rámci ÚS prověřit územní podmínky pro rozsáhlejší modernizaci tratě pro vyšší rychlost mimo stávající koridor s cílem zajištění podmínek pro rozvoj dálkové dopravy šetrné k životnímu prostředí s částečným využitím pro zkvalitnění obsluhy území – podklad pro potřeby aktualizace ÚAP a příslušných ÚPD.

Územní studie	Důvody pořízení
5. ÚS Propojení rychlostní silnice R52 a dálnice D2 včetně obchvatu Hustopeče D2	Důvodem pro pořízení ÚS je prověření územních podmínek pro možné komunikační propojení R52 – D2, pro zkvalitnění obsluhy a zpřístupnění území, zlepšení dopravních podmínek a úrovně životního prostředí v zastavěných částech sídel – podklad pro potřeby aktualizace ÚAP a příslušných ÚPD.
6. ÚS Propojení silnic II/416 a II/395 v širším prostoru Pohořelic s návazností na MÚK Pohořelice – západ (I/53)	Důvodem pro pořízení ÚS je prověření územních podmínek pro možné převedení nákladní a osobní silniční dopravy ze zastavěných částí dotčených sídel Malešovice, Ondrovice, Cvrčovice, Pohořelice s návazností na nadřazenou silniční síť a zlepšení úrovně životního prostředí v sídlech – podklad pro aktualizaci ÚAP a příslušných ÚPD.
7. ÚS rozvoje lázeňství Pasohlávky	Důvodem pro pořízení ÚS je prověření územních podmínek pro rozvoj lázní v Pasohlávkách, včetně občanské a technické vybavenosti pro zajištění komplexních služeb a rozvoje lázeňství jako podkladu pro potřeby aktualizace ÚAP a příslušných ÚPD.

C.10 STANOVENÍ POŘADÍ ZMĚN V ÚZEMÍ (ETAPIZACE)

(k bodu 232)

ZÚR JMK stanovují pořadí změn v území – etapizaci, vázanou k realizaci **ploch pro výrobu PZ1, PZ2, PZ3,** které jsou lokalizovány v jižním segmentu rozvojové oblasti OB3 Brno. Podmínkou jejich možné přípravy a realizace je přednostní vyřešení jejich dopravního napojení na silniční síť tak, aby byly minimalizovány negativní dopady na veřejné zdraví jak z realizace těchto záměrů, tak z jejich provozu.