

A.6 HODNOCENÍ VARIANTNĚ NAVRHOVANÝCH ZÁMĚRŮ

A.6.1 Metodický postup

Pro hodnocení variant koridorů dopravní a technické infrastruktury, vymezených v rámci ZÚR JMK, z hlediska vlivů na životní prostředí byl použit metodický postup vycházející z následujících zásad:

1. Hodnocení vlivů na životní prostředí je metodicky založeno na hodnocení variant v míře podrobnosti dané měřítkem ZÚR. Míra podrobnosti hodnocení jednotlivých vlivů odpovídá míře podrobnosti, v jaké je konkrétní jev (záměr) v rámci ZÚR definován nebo vymezen.
2. Předmětem hodnocení je vymezený koridor záměru. Technické řešení není v rámci hodnocení zohledněno s výjimkou jasně definovaných tunelových úseků a šířkového uspořádání záměrů dopravní infrastruktury.
3. Hodnocené varianty představují samostatná koncepční řešení (alternativy).
4. Popis variant je uveden v kap. A.6.2.
5. Pokud koncepční varianta zahrnuje v části úseku stávající komunikace jsou srovnávací relevantní parametry uváděny pro nově vymezený koridor dílčího úseku. Koridory pro umístění nových tras dopravní nebo technické infrastruktury¹ vymezené v návrhu ZÚR jsou charakterizovány směrovým vedením osy koridoru a jeho šířkou, která může být v dílčích úsecích proměnlivá v závislosti na konkrétních územních podmínkách.
6. Základním zdrojem informací o území ve vymezených koridorech (a území přilehajícím) jsou údaje obsažené v ÚAP JM kraje. Metodou geografické analýzy v prostředí ArcGIS v. 9.3. je pro každý koridor zpracována bilance územních jevů („balance environmentálních limitů“) v podobě podílu nebo absolutního zastoupení jevu v ploše koridoru. Sledované jevy zahrnují většinu problémových okruhů uvedených v bodu 5. přílohy Stavebního zákona.
7. Každý z problémových okruhů je reprezentován skupinou kritérií (S_K), přičemž každé kritérium (K) je vyjádřeno konkrétními parametry (P):

⇒ Obyvatelstvo a ovzduší	skupina A / 2 kritéria/ 5 parametrů,
⇒ Příroda a krajina	skupina B / 4 kritéria/ 6 parametrů,
⇒ Povrchové a podzemní vody	skupina C / 3 kritéria/ 4 parametry,
⇒ Zemědělská půda (ZPF)	skupina D1 / 1 kritérium/ 2 parametry,
⇒ Lesní půda (PUPFL)	skupina D2 / 1 kritérium/ 2 parametry
⇒ Horninové prostředí	skupina E / 2 kritéria/ 4 parametry,
⇒ Kulturní a historické hodnoty	skupina F / 2 kritéria/ 4 parametry.
8. Jednotlivým skupinám kritérií byly týmem zpracovatelů stanoveny váhy formou rozdělení 100 bodů, počet bodů přidělených dané skupině kritérií (S_K) odráží význam dané složky v rámci funkcí dotčeného území.
9. V rámci každé skupiny (S_K) jsou podle stejného principu stanoveny váhy jednotlivých parametrů (v_p) rozdělením příslušného počtu bodů přidělených dané skupině; katalog použitých parametrů (P) v členění dle skupin a kritérií (S_K) včetně bodového ohodnocení jejich vah je uveden v tabulce č. A.6.1.

¹ §2, písm i) zák. č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

Tab.: 6.1 Katalog parametrů

Skupina kritérií	Ozn. S _k	Váha S _k	Kritérium (K)	Ozn. K	Parametr (P)	Ozn. P	Jednotka	Váha V _p
Obyvatelstvo a ovzduší	A	26	Vlivy na obyvatelstvo	A1	Plocha zástavby ve vzdálenosti do 100 m od osy koridoru	A1-1	ha	7
					Plocha zástavby ve vzdálenosti do 500 m od osy koridoru	A1-2	ha	6
					Plocha zástavby ve vzdálenosti do 1 000 m od osy koridoru	A1-3	ha	5
					Plocha zástavby ve vzdálenosti do 2 000 m od osy koridoru	A1-4	ha	3
			Vlivy na emisní zátěž území	A2	Celková délka trasy záměru	A2-1	km	5
Příroda a krajina	B	23	Vlivy na zvláště chráněná území (ZCHÚ) a biosférické rezervace	B1	Podíl plochy koridoru spadající do CHKO (3 a 4.zóna) ^[1] , biosférická rezervace (BR)	B1-1	%	5
					Podíl plochy maloplošných zvláště chráněných území (NPR, NPP, PR, PP) v ploše koridoru	B1-2	%	6
			Vlivy na flóru a faunu	B2	Podíl plochy lokality výskytu zvláště chráněných druhů národního významu v ploše koridoru	B2-1	%	5
			Vlivy na územní systém ekologické stability	B3	Podíl plochy nadregionálních a regionálních biocenter v ploše koridoru	B3-1	%	3
					Podíl plochy nadregionálních a regionálních biokoridorů v ploše koridoru	B3-2	%	1
			Vlivy na krajinný ráz	B4	Podíl plochy přírodního parku v ploše koridoru	B4-1	%	3
Povrchové a podzemní vody	C	15	Ochrana povrchových a podzemních vod	C1	Podíl plochy ochranného pásma vodního zdroje I. a II. stupně v ploše koridoru	C1-1	%	4
					Podíl plochy chráněné oblasti přirozené akumulace vod v ploše koridoru	C1-2	%	3
			Vliv na režim a jakost přírodních léčivých zdrojů	C2	Podíl plochy ochranného pásma přírodního léčivého zdroje I. a II. stupně v ploše koridoru	C2-1	%	4
			Vlivy na odtokové poměry	C3	Podíl plochy záplavového území a území určenému k rozlivům v ploše koridoru	C3-1	%	4
Zemědělská a lesní půda	D	15	Vlivy na zemědělský půdní fond (ZPF)	D1	Celkový potenciální zábor ZPF	D1-1	ha	2
					Podíl zastoupení ZPF 1. a 2. třídy ochrany v ploše koridoru	D1-2	%	5
			Vlivy na pozemky určené	D2	Celkový potenciální zábor PUPFL	D2-1	ha	3

Skupina kritérií	Ozn. S _k	Váha S _k	Kritérium (K)	Ozn. K	Parametr (P)	Ozn. P	Jednotka	Váha V _p
			k plnění funkcí lesa (PUPFL)		Podíl zastoupení lesů zvláštního určení a lesů ochranných v ploše koridoru	D2-2	%	5
Horninové prostředí	E	10	Ochrana zdrojů nerostných surovin	E1	Podíl plochy výhradních ložisek (dobývací prostor, chráněné ložiskové území, bloky zásob) v ploše koridoru	E1-1	%	4
					Podíl plochy prognózních zdrojů v ploše koridoru	E1-2	%	2
			Stabilita horninového prostředí	E2	Podíl plochy svahových deformací v ploše koridoru	E2-1	%	3
					Podíl území s doloženým nebo předpokládaným výskytem důlních děl v ploše koridoru	E2-2	%	1
Kulturní a historické hodnoty území	F	11	Vlivy na památkové rezervace, památkové zóny a památky UNESCO	F1	Podíl ploch městských a vesnických památkových rezervací a památek UNESCO v ploše koridoru	F1-1	%	4
					Podíl ploch městských a vesnických památkových zón v ploše koridoru	F1-2	%	3
					Podíl ploch krajinné památkové zóny v ploše koridoru	F1-3	%	3
			Vlivy na území s archeologickými nálezy	F2	Podíl plochy území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie v ploše koridoru	F2-1	%	1

Celkem 100

Celkem 100

^[1] Žádná z hodnocených variant se nedotýká území Národního parku a 1. a 2. zóny CHKO. Toto kritérium nebylo proto do hodnocení zařazeno.

10. Pro každý parametr (P) je na základě hodnoty a prostorové dispozice daného jevu („limitu“) vůči vymezenému koridoru stanovena „velikost vlivu“ a „riziko vzniku vlivu“ vyjádřené bodovým hodnocením (b_p) odvozeným z jednoduché matice rizik:

Vliv (velikost)	Velký (v)	3 body	6 bodů	9 bodů
	Střední (s)	2 body	5 bodů	8 bodů
	Malý (m)	1 bod	4 body	7 bodů
		Malé (m)	Střední (s)	Velké (v)
Riziko vzniku vlivu				

0 vliv není reálný (ohrožený jev se v daném prostoru nevyskytuje)

11. V zájmu transparentnosti je pro každou skupinu kritérií (S_K) sestavena modelová tabulka, která kvalitativně specifikuje jednotlivé kategorie „velikosti vlivu a rizika jeho vzniku“ (viz. příloha 2.1. této dokumentace).
12. Syntetické hodnocení každé varianty je dáno hodnotou (H) váženého součtu bodové hodnoty parametru (b_p) a jeho váhy (v_p) podle vzorce:
- $$H = \sum_{p=1}^n v_p b_p = v_1 b_1 + v_2 b_2 + v_3 b_3 + \dots + v_n b_n$$
13. Kromě stanovení celkové hodnoty (H) jsou vypočteny též hodnoty (HA až HF) pro každou z uvedených skupin kritérií A až F;
14. Pro každou z hodnocených variant je sestavena tabulka s bodovým vyjádřením „váhy parametru“ v_p (viz bod 8), bodovým ohodnocením velikosti vlivu a rizika jeho vzniku (viz bod 10) a celkovou hodnotou H (viz. příloha 2.2. této dokumentace).
15. Varianta s nejnižší celkovou hodnotou H je z hlediska vlivů na životní prostředí považována za nepřijatelnější.
16. Výsledné doporučení SEA vychází z výsledků výše popsaného hodnocení a dále ze závěrů studie Hodnocení vlivů ZÚR JMK na veřejné zdraví (HIA)² a Hodnocení vlivů na ZÚR JMK na ptáčích oblastech a evropsky významné lokality Natura 2000.
17. V případě variantně vymezených koridorů silniční dopravy je v celkovém hodnocení, vedle vlivů na obyvatelstvo a ovzduší v rámci vymezeného koridoru (skupina kritérií HA), zohledněn také předpokládaný přínos jednotlivých variant k naplnění hlavního cíle všech navrhovaných dopravních řešení, kterým je snížení dopravní zátěže v území podél stávajících komunikací. Vzhledem k tomu, že s tímto aspektem je podrobněji pracováno v rámci hodnocení vlivů na veřejné zdraví (HIA) a v rámci ZÚR ani ÚAP JMK není k dispozici vhodný kvantifikovatelný parametr, jsou varianty hodnoceny pouze verbálně v souhrnném komentáři.

² Viz. příloha č.3 této dokumentace

³ Viz. část B Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

18. Předmětem hodnocení dle metodiky popsané v bodech 1 - 17 jsou následující variantně vymezené koridory:

Přehled variantně vymezených koridorů

Dopravní infrastruktura (silniční doprava)			
Ident. kód VPS	Specifikace	Název stavby + charakteristika	Dotčené obce
D1-A	R43	Troubsko (D1) – Kuřim, varianta „Bystrcká“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně překrytého úseku v dl. 1,48km, MÚK a všech souvisejících staveb	Brno, Čebín, Jinačovice, Kuřim, Malhostovice, Moravské Knínice, Ostopovice, Rozdrojovice, Troubsko
D1-B	R43	Ostrovačice (D1) – Kuřim; varianta „Boskovická“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně tunelů, MÚK a všech souvisejících staveb	Brno, Čebín, Hvozdec, Chudčice, Moravské Knínice, Ostrovačice, Veverská Bítýška, Veverské Knínice
D1- C + alt.D1C/Z, D1 – C/J	R43	Ostrovačice (D1) – Kuřim; Varianta „Optimalizovaná MŽP“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Brno, Čebín, Hvozdec, Chudčice, Moravské Knínice, Veverská Bítýška, Ostrovačice, Veverské Knínice
D2-A	R43	Kuřim – Černá Hora, varianta „Německá“, rychlostní čtyřpruhová silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Čebín, Černá Hora, Drásov, Hluboké Dvory, Lubě, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Skalička, Všechnovice, Žernovník
D2-B	R43	Kuřim – Černá Hora, varianta „Malhostovická“, rychlostní čtyřpruhová silnice, včetně všech souvisejících staveb	Čebín, Kuřim, Lubě, Malá Lhota, Malhostovice, Moravské Knínice, Skalička, Újezd u Černé Hory, Žernovník
D2-C	R43	Kuřim – Černá Hora, varianta „Obchvatová“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Černá Hora, Kuřim, Lažany, Lipůvka, Malá Lhota, Malhostovice, Svinošice, Újezd u Černé Hory, Žernovník
D2-D	R43	Kuřim – Černá Hora, varianta „Optimalizovaná MŽP“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Bořítov, Býkovice, Černá Hora, Lažany, Lipůvka, Malá Lhota, Milonice, Újezd u Černé Hory, Žertovnik, Lysice, Kuřim, Malhostovice
D3-A	R43	Černá Hora – Svitávka, varianta „Německá“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Bořítov, Býkovice, Černá Hora, Drnovice, Jabloná, Lysice, Sebranice, Skalice nad Svitavou, Svitávka, Voděrády
D3-B	R43	Černá Hora – Olešnice – hranice kraje, varianta „Diplomová práce-západní“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Bedřichov, Bořítov, Brťov-Jeneč, Býkovice, Chrov, Černá Hora, Černovice, Dlouhá Lhota, Horní Poříčí, Kněžves, Křetín, Kunčina Ves, Kunice, Kunštát, Lhota u Lysic, Louka, Lysice, Malá Lhota, Olešnice, Rozseč nad Kunštátem, Rozsíčka, Štěchov, Tasovice, Ústup, Žernovník, Žerůtky
D4-A	R43	Svitávka – Velké Opatovice - hranice kraje, varianta „Německá“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Borotín, Boskovice, Cetkovice, Chrudichromy, Knínice u Boskovic, Skalice nad Svitavou, Sudice, Svitávka, Vanovice, Velké Opatovice

Dopravní infrastruktura (silniční doprava)			
Ident. kód VPS	Specifikace	Název stavby + charakteristika	Dotčené obce
D4-B	R43	Svitávka – Horní Smržov – hranice kraje varianta „Diplomová práce-východní“ rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Boskovice, Horní Smržov, Chrudimochromy, Letovice, Letovice, Míchov, Roubanina, Sebranice, Skalice nad Svitavou, Svitávka, Velké Opatovice, Vísky
D65-A	R52	Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, včetně doprovodných komunikací, var. „Základní ŘSD“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Perná, Mikulov, Horní Věstonice, Bavorsy, Pasohlávky, Pohořelice
D65-B	R52	Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, var. „Alternativní západní“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Brod nad Dyjí, Březí, Dobré Pole, Drnholec, Mikulov, Novosedly
D5-A	R55	Moravský Písek (hranice kraje) Rohatec; varianta „ŘSD“, rychlostní čtyřpruhová silnice, včetně překrytých úseků v dl. 1,95 km a 9,45 km, MÚK a všech souvisejících staveb	Bzenec, Moravský Písek, Rohatec, Strážnice, Vracov
D5-B + alt.D5 – B/S	R55	Veselí nad Moravou (hranice kraje) Rohatec; varianta „Alternativní trasa“, rychlostní čtyřpruhová silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Kněždub, Kozojídky, Petrov, Rohatec, Strážnice, Sodoměřice, Veselí nad Moravou, Vnorovy, Žeraviny
D66-A	R55	Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko; varianta A „Obchvatová – 3 HBH“, rychlostní čtyřpruhová silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Břeclav, Hrušky, Kostice, Moravský Žižkov, Valtice
D66-B	R55	Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko; varianta B „Jihovýchodní – 4 HBH“, rychlostní čtyřpruhová silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Břeclav, Hrušky, Kostice, Tvrdonice, Valtice
D66-C	R55	Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko; varianta C „ŘSD“ (podmíněna realizací navazujícího koridoru I/55 ve var. D70-A), rychlostní čtyřpruhová silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Břeclav, Hušky
D10-A	JZT	Jihozápadní tangenta, Troubsko (D1) – Rajhrad (R52); varianta „Modřická“, rychlostní čtyřpruhová silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Modřice, Moravany, Nebovidy, Ostopovice, Popovice, Rajhrad, Syrovice, Želešice, Brno, Moravany, Nebovidy, Ostopovice, Střelice, Troubsko
D10-B	JZT	Jihozápadní tangenta, Troubsko (D1) – Syrovice (R52), varianta „Želešická“, rychlostní čtyřpruhová silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Brno, Moravany, Nebovidy, Ostopovice, Střelice, Troubsko, Hajany, Moravany, Nebovidy, Ořechov, Ostopovice, Rajhrad, Sobotovice, Syrovice, Želešice
D10-C	JZT	Jihozápadní tangenta Brno (D1) – Rajhrad (R52), varianta „Nulová – po ulici Vídeňské“, rychlostní čtyřpruhová silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Brno, Modřice, Popovice, Rajhrad
D11-A	JT	Jižní tangenta Modřice - Chrlice, varianta „Modřická“, silnice I. třídy čtyřpruhová, včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Brno, Modřice, Rebešovice, Brno, Modřice, Rebešovice, Želešice

Dopravní infrastruktura (silniční doprava)			
Ident. kód VPS	Specifikace	Název stavby + charakteristika	Dotčené obce
D11-B	JT	Jižní tangenta Želešice - Chřlice, varianta „Želešická“, „“, silnice I. třídy čtyřpruhová, včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Brno, Modřice, Rebešovice, Želešice, Hajany, Modřice, Želešice
D-15A	I/23	Rosice - Zakřany, přeložka s obchvaty sídel, varianta „Severní“, silnice I. třídy dvoupruhová	Babice u Rosic, Ostrovačice, Rosice, Zakřany
D-15B	I/23	Rosice - Zakřany, přeložka s obchvaty sídel, varianta „Jižní“, silnice I. třídy dvoupruhová	Babice u Rosic, Kratochvilka, Rosice, Tetčice, Zakřany, Zbýšov
D25-A	I/50	Brankovice – Kožušice - hranice kraje, varianta „Severní“, silnice I. třídy dvoupruhová	Brankovice, Dobročkovice, Kožušice, Malínky
D25-B	I/50	Brankovice – Kožušice - hranice kraje, varianta „Jižní obchvat“, silnice I. třídy dvoupruhová	Brankovice, Kožušice, Nesovice
D35-A	II/385	Kuřim obchvat, varianta „Severní obchvat“, silnice II. třídy dvoupruhová	Čebín, Kuřim, Moravské Knínice, Malhostovice
D35-B	nekategorizovaná	Kuřim obchvat, varianta „Jižní obchvat s tunelem“, silnice čtyřpruhová nekategorizovaná	Česká, Kuřim, Lelkovice, Moravské Knínice
D35-C	II/385	Kuřim obchvat, varianta „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“ (<i>podmíněno realizací R43 ve var. optimalizované MŽP</i>), silnice II. třídy dvoupruhová	Svinošice, Kuřim, Malhostovice
D70-A	I/55	Břeclav obchvat, varianta „Obchvatová“ (<i>podmíněná realizací varianty silnice R55 ve var. D66 –C</i>), silnice I. třídy dvoupruhová	Břeclav, Kostice
D70-B1, D70-B2	I/55	Břeclav obchvat, varianta „3 – HBH“ (<i>podmíněná realizací varianty silnice R55 ve var. D66 –A</i>), silnice I. třídy dvoupruhová	Břeclav
D70-C	I/55	Břeclav obchvat, varianta „4 – HBH“ (<i>podmíněná realizací varianty silnice R55 ve var. D66 –B</i>), silnice I. třídy dvoupruhová	Břeclav

Technická infrastruktura - Elektroenergetika			
Ident. kód VPS	Specifikace	Název stavby + charakteristika	Dotčené obce
TE21-A	TS 110/22 kV	Znojmo-město + napojení novým vedením na síť 110 kV (R110 kV Znojmo); varianta 1	Dobšice, Kuchařovice, Suchohrdly, Znojmo
TE21-B	TS 110/22 kV	Znojmo-město + napojení novým vedením na síť 110 kV; varianta 2 (aktuální)	Dyje, Tasovice, Znojmo

Technická infrastruktura - plynárenství			
Ident. kód VPS	Specifikace	Název stavby + charakteristika	Dotčené obce
TE40-A	DN 800 PN 80	VVTL plynovod DN 800 PN 80 Brumovice – Uherčice.	Brumovice, Diváky, Klobouky u Brna, Krumvíř, Křepice, Nikolčice, Šitbořice, Velké Němčice,

Technická infrastruktura - plynárenství			
Ident. kód VPS	Specifikace	Název stavby + charakteristika	Dotčené obce
TE40-B	DN 800 PN 80	VVTL plynovod DN 800 PN 80 Brumovice – Trkmanec.	Rakvice, Bořetice, Brumovice, Kobylí, Velké Pavlovice, Čejč, Čejkovice

A.6.2 Popis a hodnocení variantních návrhů

Návrh ZÚR JMK obsahuje 15 variantních řešení vymezených koridorů a ploch veřejně prospěšných staveb, z toho 13 záměrů v oblasti dopravní infrastruktury (silniční dopravy) a 2 záměry v oblasti technické infrastruktury - 1 záměr v oblasti elektroenergetiky a 1 záměr v oblasti plynárenství.

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA – SILNIČNÍ DOPRAVA

Rychlostní silnice R43 v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) - Kuřim

Popis variantně vymezených koridorů

D1-A (R43) Troubsko (D1) – Kuřim, varianta „Bystrcká“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně překrytého úseku v dl. 1,48km, MÚK a všech souvisejících staveb

Pro napojení na dálnici D1 je navržena nová mimoúrovňová křižovatka Brno – Troubsko, která bude spojena kolektory s MÚK Brno-západ. V Bystrci prochází navrhovaný koridor mezi obytnými soubory Bystrc I a Bystrc II, kde je navrženo překrytí úseku a vedení v tunelu délky 1,7 km. Trasa koridoru dále vedena po břehu kolem Brněnské přehrady, vysokým mostem před přehradní hrází přechází řeku Svratku a v těsném kontaktu se zástavbou městské části Kníničky a obcí Rozdrojovice, Jinačovice a Moravské Knínice, východně od Kuřimi, kde je plánována MÚK Čebín se silnicí II/386, kde stavba končí. Roli přivaděče od R43 do prostoru Brna ve směru ze severu a severozápadu mají plnit silnice I/43 a silnice II/384 se zaústěním do velkého městského okruhu (VMO). Součástí stavby R43 v daném úseku jsou křižovatky - MÚK: Troubsko (D1 kolektorová s MÚK Brno-západ) Žebětín, Bystrc, Kuřim, Čebín.

Poloha koridoru ve variantě „Bystrcká“ vychází z předpokladu, že se tento úsek vedle převedení dálkové dopravy významným způsobem funkčně začlení jako součást vnějšího komunikačního systému města Brna a napomůže potřebnému prostorovému rozložení zdrojové a cílové dopravy směřující do Brna s cílem omezení rostoucího zatížení jádrového území a vnitřní komunikační sítě.

D1-B (R43) Ostrovačice (D1) – Kuřim; varianta „Boskovická“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně tunelů, MÚK a všech souvisejících staveb

Tato varianta počítá s vedením rychlostní silnice R43 tzv. "Boskovickou brázdou", terénní sníženinou mezi Ostrovačicemi, Veverskou Bítýškou a Čebínem. Tato varianta má oproti variantě „Bystrcká“ (D1-A) jiný dopravní význam. Sloužila by především pro tranzitní dopravu, jejíž objem v horizontu 10ti let bude vzhledem k cílové a zdrojové dopravě poměrně malý. Varianta vychází od dálnice D1 z prostoru křižovatky se silnicí I/23 (MÚK Ostrovačice) a pokračuje směrem severozápadním po úbočí svahů Bobravské vrchoviny kolem Hájenky Pod Komorou.

Trasa kříží silnici II/386, obchází obec Hvozdec východně a stáčí se k severovýchodu okolo dominantní terénní vyvýšeniny Velkého Krnovce, západně od hradu Veveří. Opět překračuje silnici II/386 a klesá do svrateckého údolí s Brněnskou přehradou východně od Veverské Bítýšky. Východní břeh Brněnské přehrady tvoří strmé útesy Přírodního parku Podkomorský les, jehož západní okraj tvoří lokalita soustavy Natura 2000 a zvláště chráněné území (PR Břenčák). Průchod urbanizovaným územím Veverské Bítýšky a Chudčic je řešen tunelovým objektem o délce cca 950 m, vedeným pod masivem vrchu Tři kříže, východně od Chudčic. Dále sleduje trasa údolí Kuřimky v těsné blízkosti zastavby Chudčic. Následující partie trasy překonává zvlněný terén Boskovické brázdy v oblasti východně od Čebína, kde bude nutné vybudování dalšího cca 450 m dlouhého tunelu pod vrchem Dálka. Pro překonání potenciálního rozvojového území mezi Čebínem, Drásovem a Malhostovicemi je na rozdíl od německé trasy ze 40. let minulého století zvolen koridor podél východního okraje výše zmíněného prostoru, vedený na svazích podél okraje zalesněných ploch Čebínského kopce, vrchu Přebych a Zlobice, výrazné terénní vyvýšeniny se zvláště chráněným územím Přírodního parku západně od města Kuřimi.

Součástí stavby R43 v daném úseku jsou křižovatky - MÚK: Ostrovačice, Veverská Bítýška, Čebín.

D1-C (R43) Ostrovačice (D1) – Kuřim; Varianta „Optimalizovaná MŽP“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb

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. Varianta „Optimalizovaná MŽP“ v úseku D1 (MÚK Ostrovačice) – Čebín až na drobné prostorové odchylky sleduje koridor varianty „Boskovické“ (D1-B) s tím rozdílem, že východní obchvat Veverské Bítýšky je navržen ve vztahu k obytnému území šetrněji s tunelovým úsekem pod masivem Břenčák o délce cca 1,2 km (D1-C) 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.

Trasa R43 začíná na dálnici D1 mezi MÚK Kývalka a MÚK Ostrovačice a je vedena po úbočí říčky Veverky v prostoru mezi silnicí II/386 a lesním komplexem přírodního parku Podkomorské lesy. Jedná se o území s dominantním zastoupením zemědělských půd. V úseku Ostrovačice - křížení R43 s II/386 (jihovýchodně od obce Hvozdec) trasa 4 x překračuje drobné vodní toky.

Navazující úsek je řešen ve dvou subvariantách:

Subvarianta západní D1–C/Z obchází Veverskou Bítýšku západně, kříží hluboká údolí vodního toku Bítýška (Bílý potok) a vstupuje do lesního komplexu Hranečnický v prostoru mezi obcí Lažánky a Veverskou Bítýškou. V prostoru severozápadně od Veverské Bítýšky kříží hluboké údolí Svratky a pokračuje směrem k obci Chudčice, kterou obchází ze severozápadu v minimální vzdálenosti 400 m od obytné zastavby. Trasa dále pokračuje severovýchodním směrem k Moravským Kněbicím.

Subvarianta východní D1–C/J je z prostoru severovýchodně od Hvozdec trasována severním směrem v souběhu v koridoru elektrických vedení, od kterého se na úrovni Mečkova odklání směrem k přístavu Veverská Bítýška. Mostem překračuje Svratku a Bítýšskou Bažinku. Trasa je dále vedena tunelem pod masivem Břenčák. Za tunelem pokračuje R43 přes údolí Kuřimky a je vedena k Čebínskému kopci.

Severně od Chudčic se obě subvarianty spojují a poměrně významným zářezem přechází navrhovaná trasa sedlo masivu Čebínského kopce, prochází lesním komplexem a překračuje silnici II/385 a želez-

niční trať Brno – Tišnov a v zářezu přechází severní úpatí Kuřimského vrchu (Gimperk). Okolo Kuřimi prochází v širším koridoru severního obchvatu silnice II/385. Severně od Kuřimi je navržena MÚK Kuřim sever. V ní je zajištěno propojení R43 – MÚK Kuřim – východ, do které jsou napojeny silnice I/43 (Brno), II/379 (Blansko), II/386 (Kuřim) a II/643 (Lipůvka).

Hodnocení variant řešení

Hodnocení variant řešení záměru D1-A - „Bystrcká“, D-1B – „Boskovická“, D1-C + alt.D1C/Z, D1C/J – „Optimalizované MŽP“ je uvedeno v přílohové části dokumentace 2.2.

Výsledek bodového hodnocení variant

	H	HA	HB	HC	HD1	HD2	HE	HF
D1-A "Bystrcká"	410	179	47	52	56	69	6	1
D1-B "Boskovická"	439	174	90	52	56	46	20	1
D1-C "Optimalizovaná MŽP"	429	179	71	52	63	49	14	1
D1-C "Optimalizovaná MŽP" ve D1-C/Z	413	184	56	48	58	52	14	1
D1-C "Optimalizovaná MŽP" ve D1-C/J	414	179	71	52	56	49	6	1

Komentář

Cílem všech posuzovaných variant je odvedení části tranzitní dopravy mimo hustě zastavěné jádrové území Brněnské aglomerace.

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo a ovzduší v území dotčeném hodnocenými koridory nejsou rozdíly mezi jednotlivými variantami příliš výrazné. Mírně příznivější hodnocení vykazuje var. D1-B, naopak relativně nejméně příznivé je v případě var. D1-C/Z. Ostatní varianty jsou hodnoceny jako rovnocenné.

Koridor varianty D1-A je v porovnání s ostatními variantami lokalizován blíže k jádru brněnské aglomerace a bude významněji využit pro rozvedení zdrojových a cílových vztahů směřujících do prostoru Brna. Jeho hlavním přínosem je snížení dopravní zátěže (hluk, imise) v jádrovém území Brněnské aglomerace a zlepšení kvality obytného prostředí. Z tohoto hlediska lze očekávat výrazně vyšší přínos var. D1-A, než v případě ostatních variant. Řešení záměru ve variantě D1-A tak nejlépe odpovídá cílům a prioritám uvedeným v koncepčních materiálech na krajské a republikové úrovni v oblasti ochrany ovzduší a obyvatelstva⁴.

V měřítku SEA je jako varianta s „nejmenším“ významným negativním vlivem na přírodu, krajinu a ekosystémy hodnocena var. D1-A. Koridory ostatních variant jsou vymezeny v území, které je nepoměrně méně dotčeno urbanizačními procesy a jeho přírodní hodnoty jsou v porovnání s územím dotčeným koridorem var. D1-A výrazně vyšší. Prostor Boskovické brázdy, kterým jsou vedeny koridory variant D-1B, D-1C, D-1C/Z a D-1C/J, je významným z hlediska migrace zvěře. Další skuteností, která „znevýhodňuje“ tyto varianty je členitost terénu a s ní spojený velmi významný rozsah zemních

⁴ Akční hlukový plán pro hlavní pozemní komunikace – Jihomoravský kraj, Akční hlukový plán pro pozemní komunikace - Aglomerace Brno, Státní politika životního prostředí ČR pro období 2004-2010, Politika územního rozvoje ČR 2008.

prací (hluboké zářezy, vysoké násypy, mostní objekty) s významně negativním dopadem na krajinný ráz, zejména přírodních parků Údolí Bílého potoka (var. D1-C/Z) a Podkomorské lesy (var. D1-B, D1-C, D1-C/J).

Maloplošná zvláště chráněná území přírody se vyskytují v koridorech všech hodnocených variant s rozdílnými územními podmínkami pro vyloučení, resp. minimalizaci negativních vlivů na jejich charakteristiky a územní celistvost. Jako nejrizikovější je z tohoto hlediska hodnocen koridor varianty D1-B, jako relativně nejméně problematický pak koridor varianty D-1C/Z s mírnou preferencí proti var. D1-A. Varianty D1-C a D-1C/J jsou považovány za rovnocenné.

Z hlediska vlivů na skladebné části nadregionálního a regionálního ÚSES (křížení biokoridorů, zásah do ploch biocenter) vykazují proti ostatním variantám mírné preference koridory var. D-1A a D-1C/Z, vzhledem k mírně lepším předpokladům pro vyloučení zásahu do ploch nadregionálních a regionálních biocenter. Nejvyšší riziko narušení funkčnosti regionálního biokoridoru bylo zjištěno ve var. D1-B, v souvislosti s poměrně dlouhým a těsným souběhem s trasou plánované komunikace.

Riziko potenciálních vlivů na lokality zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů nebylo identifikováno u žádné z hodnocených variant.

Vlivy na povrchové a podzemní vody jsou u všech variant řešení hodnoceny jako významně negativní. Tyto vlivy budou vyvolány v důsledku zpevnění ploch významného rozsahu (ovlivnění odtokových poměrů v území, ovlivnění režimu podzemních vod (výstavba tunelových úseků, zářezy a násypy). Jako varianta „nejmenším“ vlivem na režim povrchových vod je hodnocena varianta D1-A. Koridory ostatních variant jsou vymezeny ve výrazně členitém terénu s předpokladem výrazně vyššího rozsahu terénních úprav (vysoké násypy, hluboké zářezy, případně tunely). Rovněž z hlediska ohrožení kvality vody v Brněnské přehradě jsou jako varianty méně příznivé hodnoceny varianty D1-B, D1-C, D1-C/J a D1-C/Z z důvodu vedení koridoru územím nad přehradou. Kontakt s OP vodních zdrojů byl identifikován ve všech předložených variantách.

Vliv na ZPF je vzhledem k charakteru a rozsahu plánované stavby hodnocen jako významně negativní u všech variant. Relativní rozdíly mezi nimi jsou dány celkovou velikostí předpokládaného záboru a podílem nejkvalitnějších půd I. a II. třídy ochrany. Podle těchto kritérií je jako varianta nejméně příznivá hodnocena varianta D1-C z důvodu nejvyššího rozsahu záboru ZPF a jen mírně příznivěji je hodnocena varianta D1-C/Z. Rozsah záboru ve variantách D1-A a D1-C/J je přibližně srovnatelný. Jako nejpříjemnější je hodnocena var. D1-B s relativně nejmenším nárokem na odnětí ZPF a nižšímu zastoupení nejkvalitnějších půd v jejím koridoru.

Z hlediska vlivů na PUPFL je jako varianta nejméně příznivá hodnocena var. D1-A, vzhledem k nejvyššímu rozsahu zásahu do lesů zvláštního určení a jejich prostorovému rozmístění v ploše koridoru. Celkově nejvyšší zábor PUPFL je spojen s var. D1-C, která je proto hodnocena jako druhá „nejhorší“. Varianty D1-C/Z a D-1C/J jsou z hlediska této skupiny kritérií hodnoceny jako rovnocenné. Relativně nejmenší riziko negativních vlivů na PUPFL bylo identifikováno v koridoru var. D1-B s nejmenším celkovým zábohem PUPFL a srovnatelným rizikem zásahu do lesů zvláštního určení.

Vlivy na horninové prostředí jsou hodnoceny jako málo významné, které lze minimalizovat či vyloučit v rámci upřesnění vymezení koridoru v navazující ÚPD, případně v dalších fázích projektové přípravy. Územní střet s CHLÚ Čebín byl identifikován v případě var. D1-B a v menším rozsahu u var. D1-C, resp. D-1C/Z. “ Výskyt ploch ohrožených svahovými deformacemi byl identifikován u všech variant s výjimkou var. D-1B. V rámci této skupiny kritérií jsou proto jako nejpříjemnější hodnoceny (v sestupném pořadí) varianty D1-A a D-1C/J, a naopak jako nejméně příznivá varianta D-1B.

U žádné z předložených variant řešení koridoru D1 vymezeného v úseku Troubsko (D1) – Kuřim nebyly v měřítku ZÚR identifikovány významné vlivy na kulturní a historické hodnoty. Koridory jsou z tohoto hlediska považovány za rovnocenné.

Shrnutí výsledků hodnocení HIA (Atem, 2010)

Rychlostní silnice R43 v úseku D1 – Kuřim

- z hlediska imisní zátěže suspendovaných částic PM10 je nejpříznivější varianta bystrcká (D1-A), na druhém místě jsou varianty boskovická a optimalizovaná (D1-B a D-C), nejméně příznivá je varianta nulová
- z hlediska imisní zátěže ostatních látek jsou varianty srovnatelné
- z hlediska nočního hluku je nejméně příznivá varianta nulová a optimalizovaná, jejichž vlivy jsou srovnatelné. Varianta optimalizovaná je zde však pravděpodobně „znevýhodněna“ použitím odlišného základního dopravního modelu
- z porovnání dalších dvou variant vychází příznivěji varianta bystrcká (záměr D1-A), a to z hlediska imisní zátěže PM10 i z hlediska hlukové zátěže. Důvodem je větší efekt na odvedení dopravy z centra Brna.
- aktivní varianty (D1-A, D1-B, D1-C) způsobí určitou lokální zátěž obyvatelstvu v trase nové komunikace. Tyto vlivy jsou u hluku prakticky srovnatelné, u znečištění ovzduší jsou mírně významnější ve variantě bystrcké. Tyto vlivy je nutno eliminovat prostřednictvím vhodných opatření proti imisní zátěži suspendovaným částicím a proti hluku.

Výsledné pořadí variant od nejvýhodnější k nejméně výhodné je tedy: (D1-A) – (D1-B) – (D1-C + nulová varianta).

Současně je nutno konstatovat, že rozdíly mezi variantami jsou sice zřetelné; z hlediska kvantifikace ve vztahu k celkovému počtu dotčených obyvatel se ale jedná částečně o rozdíly na pomezí pásma nejistot (které jsou zde výraznější vzhledem k nezbytnému omezení z hlediska měřítka hodnocení a dostupných podkladů). V tomto případě by bylo vhodnější provést nejprve příslušné rozptylové a hlukové studie se zahrnutím všech lokálních vlivů (např. kompletní síť všech dotčených komunikací). Na jejich základě bude možné nejen upřesnit rozdíly mezi variantami, ale zejména rozsah a místa nezbytných opatření k ochraně dotčených obyvatel: protihlukové stěny, délky tunelů a způsob jejich odvětrání a podobně.

Shrnutí vyhodnocení variant – dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území NATURA 2000 (Chvojková, Volf, 2010)

Na základě dostupných informací není možné na úrovni ZÚR vybrat variantu s menšími negativními vlivy.

Závěr

Na základě výše prezentovaných výsledků je z hlediska vlivů na životního prostředí a veřejné zdraví jako nej přijatelnější hodnocena varianta D1-A „Bystrcká“ za podmínek stanovených v kap. A.7. Doporučení této varianty k zapracování do návrhu ZÚR se opírá o tyto argumenty:

- koridor var. D-1A vytváří relativně nejlepší územní podmínky pro minimalizaci vlivů na přírodu, krajinu a ekosystémy;
- jako nejvhodnější je tento koridor klasifikován z hlediska vlivů na veřejné zdraví (HIA), vzhledem k nejvýraznějšímu přínosu pro snížení dopravní zátěže v jádrové části brněnské aglomerace;
- z hlediska vlivů na veřejné zdraví obyvatelstva v území vymezených koridorů považuje HIA všechny varianty za srovnatelné, z hlediska územních podmínek pro omezení těchto vlivů vykazuje var. D1-A mírné znevýhodnění proti var. D1-B, avšak je rovnocenná nebo lepší v porovnání se zbývajícími variantami;
- s výjimkou zvýšeného rizika vlivů na lesní porosty disponuje tato varianta ve vztahu k ostatním složkám životního prostředí lepšími nebo srovnatelnými podmínkami;
- varianta D1-B je naopak hodnocena jako výrazně nejhorší z hlediska vlivů na přírodu a krajinu a to v rozsahu, který tuto variantu celkovém bodovém hodnocení odsouvá na poslední místo.

Vzhledem k poměrně malým rozdílům v celkovém bodovém hodnocení jednotlivých variant, doporučuje SEA tým při konečném výběru varianty zohlednit vedle environmetálních kritérií také dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická kritéria.

Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Černá Hora

D2-A (R43) Kuřim – Černá Hora, varianta „Německá“, rychlostní čtyřpruhová silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb

Trasa vedená od MÚK Čebín prochází prostorem mezi Drásovem a Malhostovicemi směrem na Všechovice, kde navazuje na trasu německé dálnice. Severním směrem je vedena východně od obcí Hluboká a Lubě. Úsek je ukončen v MÚK Černá Hora. Součástí stavby R43 v daném úseku jsou křižovatky - MÚK: Čebín a Černá Hora.

D2-B (R43) Kuřim – Černá Hora, varianta „Malhostovická“, rychlostní čtyřpruhová silnice, včetně všech souvisejících staveb

Trasa rychlostní silnice R43 od MÚK Čebín vedená severozápadně od Kuřimi, prochází prostorem východně od Malhostovic a západně míjí Nuzířov. Trasa je vedena severním směrem, ze západu obchází obce Újezd a Malá Lhota. Úsek je ukončen v MÚK Černá Hora. Součástí stavby R43 v daném úseku jsou křižovatky - MÚK: Černá Hora a Čebín.

Z koncepčního hlediska je toto řešení podvariantou varianty D2-A „Německé“. Koridor ve var. D2-B se odklání od německé dálnice, pokračuje z východní strany prostorem Malhostovic, západně míjí Nuzířov. Komunikace vedena až v 18 m hlubokém zářezu, míjí Újezd u černé Hory a je vedena v zářezu hlubokém až 20 m a dále pokračuje náročným technickým řešením s mosty, estakádami a dalšími zářezy hloubky 23 – 27 m.

D2-C (R43) Kuřim – Černá Hora, varianta „Obchvatová“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb

Trasa rychlostní silnice R43 vedená severně od Kuřimi. Koridor ve var. D2-C je vymezený západně od Lipůvky a východně od Újezdu u Černé Hory. Úsek je ukončen v MÚK Černá Hora. Součástí stavby R43 v daném úseku jsou křižovatky - MÚK: Lipůvka, Černá Hora.

Zásadním nedostatkem této varianty je její nulová dopravní účinnost. Přivádí dálkovou dopravu do města Brna bez možnosti jejího dalšího odklonu mimo město. Dle výsledků modelování dopravy by

případná realizace záměru měla za následek zásadní přetížení vnitřního komunikačního systému města Brna včetně připravovaného velkého městského okruhu – I/42. Ten není pro převedení veškeré dopravy kapacitně dostatečný a vyžaduje „kapacitní posilu“ pro odklon dálkové dopravy v oddálené poloze v podobě dílčího úseku R43.

D2-D (R43) Kuřim – Černá Hora , varianta „Optimalizovaná MŽP“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb

Varianta „Optimalizovaná MŽP“ vychází z křižovatky MÚK Kuřim sever, boční hřbet masivu Zlobice podchází východně raženým tunelem dl. 480m. Obce Lipůvka a Lažany míjí západně v minimální vzdálenosti 500 m od obytné zástavby. Na úrovni obce Lažany přechází tok Lažanka. Trasa je vedena severním směrem prostorem lesozemědělské krajiny. Prochází při západním okraji lesního komplexu Brlůžky směrem k Závisti. Prochází poměrně dlouhým úsekem lesním komplexem Dránský žlíbek. Obec Žertovnik obchází východně. 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.

Hodnocení variant řešení

Hodnocení variant řešení silnice R43 v úseku Kuřim – Černá Hora ve variantě D2-A „Německé“, D2-B „Malhostovické“, D2-C „Obchvatové“ a D2-D „Optimalizované MŽP“ je uvedeno v přílohové části dokumentace 2.2.

Výsledek bodového hodnocení variant

	H	HA	HB	HC	HD1	HD2	HE	HF
D2-A "Německá"	360	179	61	4	58	47	10	1
D2-B "Malhostovická"	348	179	44	16	58	44	6	1
D2-C "Obchvatová"	345	179	31	32	56	46	0	1
D2-D "Optimalizovaná MŽP"	346	184	31	32	51	47	0	1

Komentář

V měřítku hodnocení je realizace záměru ve všech předložených variantách spojena s přibližně stejným vlivem na ovzduší a obyvatelstvo. Realizace záměru ve všech variantách bude spojena s vlivy na zástavbu.

Dle výsledků hodnocení HIA je z hlediska vlivu na obyvatelstvo jako varianta nejméně příznivá hodnocena var. D2-D. Ostatní varianty jsou v měřítku zpracování hodnoceny jako rovnocenné. Dle dokumentace HIA je var. D2-D⁵ hodnocena nejpříznivěji.

Realizace záměru je ve všech předložených variantách spojena s potenciálně významnými negativními vlivy ve vztahu k zájmům ochrany přírody a krajiny. Dotčeny budou skladebné části ÚSES - koridory ve všech variantách kříží regionální biokoridor. Koridor ve var. D2-A estakádou překračuje území

⁵ Hodnocení var. D2-D bylo provedeno na základě jiných podkladových materiálů než var. D2-A, D2-B a D2-C. Závěry tohoto hodnocení proto nelze považovat za zcela objektivní.

PP Krkatá bába a je v kontaktu s PP Drásovský kopeček, PP Malhostovická pecka, PP Čtvrtky za Bořím. Koridor var. D2-B, D2-C a D2-D zasahuje do území PP Čtvrtky za Bořím. Koridory ve všech variantách vytváří územní podmínky pro vedení trasy mimo území uvedených ZCHÚ či pro minimalizaci vlivu na tato území.

Záměr je ve všech předložených variantách spojen s potenciálně významnými negativními vlivy na krajinný ráz, prohloubí proces suburbanizace a fragmentace krajiny v prostoru Brněnské aglomerace. Koridory ve všech předložených variantách okrajově zasahují do území přírodního parku Lysicko.

Dle výsledků bodového hodnocení jsou jako varianty nepřijatelnější z hlediska vlivu na prvky v zájmu ochrany přírody a krajiny hodnoceny var. D2-C a D2-D. Jejich vlivy jsou srovnatelné. Naopak jako varianta nejméně příznivá je z tohoto hlediska hodnocena var. „Německá“ D2-A.

Vlivy předložených variant na povrchové a podzemní vody jsou hodnoceny jako potenciálně negativní až potenciálně významně negativní. Ve všech případech dojde k ovlivnění odtoku povrchových vod. Jako varianta „nejšetrnější“ je z hlediska vlivu na povrchové a podzemní vody hodnocena var. D2-A. Koridor ve variantě D2-B, D2-C a D2-D zasahuje do ochranných pásem vodních zdrojů. Řešení ve var. D2-B a D2-D si vyžádá významné zásahy do terénu (zářezy hluboké až 27 m, v případě var. D2-D je navrhováno tunelové řešení), které budou spojeny se zásadními změnami režimu povrchových a podzemních vod.

Z hlediska vlivu na ZPF jsou všechny předložené varianty hodnoceny jako záměry s potenciálně významným negativním vlivem. Jako varianta „nejšetrnější“ je v měřítku zpracování hodnocena varianta D2-C, rozsah záboru ZPF je v porovnání s variantami D2-A a D2-B asi o 30% nižší. Řešení ve variantách D2-A a D2-B jsou přibližně srovnatelná z hlediska rozsahu celkového záboru ZPF. Z hlediska podílu půd vysoké kvality v koridoru (I.a II. třída ochrany) je jako var. nejpriznivější hodnocena var. D2-D.

Z hlediska vlivu na lesní ekosystémy (PUPFL) je jako varianta „nejšetrnější“ hodnocena var. D2-C, zábor PUPFL je v porovnání s ostatními variantami cca o 50% nižší. Nejvyšší rozsah záboru PUPFL bude spojen s realizací záměru ve var. D2-D. Potenciální zásah do lesů zvláštního určení si vyžádá řešení ve všech předložených variantách.

Hodnocením koridoru ve var. D2-C a D2-D nebyly identifikovány žádné vlivy na horninové prostředí. V koridorech varianty D2-A a D2-B byla identifikována sesuvná území. Koridor ve var. D2-A částečně zasahuje do chráněného ložiskového území (Malhostovice). Z hlediska vlivu na horninové prostředí je jako varianta s nejméně příznivá hodnocena var. D2-A. Koridory ve var. D2-C a D2-D jsou naopak hodnoceny jako nejpriznivější. Jejich řešení nebude spojeno s vlivy na horninové prostředí.

Žádná z předložených variant řešení není spojena s významnými vlivy na kulturní a historické hodnoty.

Shrnutí výsledků hodnocení HIA (Atem, 2010)

Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Černá Hora

- z hlediska znečištění ovzduší lze hodnotit riziko celkově jako nízké či přijatelné, a to ve všech variantách včetně nulové. Na výsledné zátěži a tedy i na výsledné úrovni zdravotního rizika bude mít rozhodující podíl imisní pozadí, jehož úroveň pro daný výhledový horizont (2035) však nelze s dostatečnou přesností stanovit. Bez ohledu na to však lze konstatovat, že automobilová doprava se na výsledné zátěži bude podílet jen mírně.

- z hlediska hluku je nutno v části území očekávat vlivy obtěžování obyvatel a rušení spánku. Tyto jevy se pak mohou u citlivé části populace promítnout do zvýšeného výskytu příslušných zdravotních projevů (zejména kardiovaskulární onemocnění).
- nepříznivé projevy je nutno očekávat zejména v nulové variantě, tj. bez realizace záměru. Nulová varianta je tedy hodnocena jako varianta nejméně příznivá.
- z aktivních variant pak je jako nejméně příznivá posouzena varianta D2-C, jejíž realizace není vhodná.
- naopak značně příznivě jsou hodnoceny varianty D2-A a D2-B. Mírně vhodnější je varianta D2-B, rozdíly mezi těmito variantami jsou však vzhledem k prognóze (rok 2035) a z toho vyplývajícím nejistotám málo průkazné.
- nejpříznivěji by byla hodnocena varianta D2-D, ale vzhledem k jejímu hodnocení na základě jiných podkladů než v případě zbývajících variant a navíc bez protihlukových opatření není zcela jednoznačné, jestli by vycházela jako nejpříznivější i s protihlukovými opatřeními.

Uvedené závěry platí za předpokladu správného zpracování podkladové studie.

Shrnutí vyhodnocení variant – dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území NATURA 2000 (Chvojková, Volf, 2010)

Varianty D2-C a D2-D nemají žádný vliv na lokality Natura 2000, z tohoto hlediska jsou tedy lepší. Mezi variantou D2-A a D2-B není, na základě dostupných informací, možné na úrovni ZÚR, vybrat variantu s menšími negativními vlivy.

Závěr

V souhrnném hodnocení vlivů na složky životního prostředí vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly. Příznivé hodnocení jednotlivých variant v rámci jedné skupiny kritérií (složky životního prostředí) vyvolává negativní vlivy na jinou složku ŽP.

V rámci hodnocení HIA je jako nejméně příznivá hodnocena var.D2-C. V bodovém hodnocení skupiny kritérií HA (vlivy na obyvatelstvo a ovzduší) vychází varianty jako srovnatelné s mírným znevýhodněním var. D2-D. Z hlediska vlivu na přírodu a krajinu a vlivu na horninové prostředí jsou naopak var. D2-C a D2-D hodnoceny jako nejpříznivější a var. D2-A jako nejméně příznivá. Mírná preference var.D2-C a D2-D proti ostatním variantám vyplývá i ze závěrů hodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000. Zcela opačná situace je v hodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody, kde je var. D2-A hodnocena jako nejvhodnější a var. D2-C a D2-D jako nejméně příznivé. V rámci ostatních skupin kritérií (HD1, HD2, HF) jsou všechny varianty srovnatelné.

Pro zpracování do ZÚR doporučuje SEA tým k výběru koridory D2-B a D2-D, za podmínek stanovených v kapitole A.7. Toto doporučení se opírá o závěry:

- celkového hodnocení, kdy var. D2-B vykazuje z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí v porovnání s ostatními variantami relativně přijatelný kompromis;
- hodnocení vlivů na přírodu a krajinu (včetně Natura 2000), která v různé míře výraznosti preferují var. D2-C a D2-D a hodnocení HIA, které var. D2-C hodnotí jako nejméně vhodnou;

Vzhledem k protikladným hodnocením z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je při konečném výběru z obou doporučených variant nezbytné zohlednit vedle environmentálních kritérií také dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická kritéria.

Rychlostní silnice R43 v úseku Černá Hora – hranice kraje

D3-A (R43) Černá Hora – Svitávka, varianta „Německá“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb

Trasa rychlostní silnice R43 vedená od MÚK Černá hora, prochází západně od obce Černá Hora, východně od Lysic a Drnovic do prostoru severozápadně od Skalice nad Svitávkou, (MÚK Skalice) a dále, podél stávající silnice I/43 až do prostoru jihozápadně od Svitávky. Součástí stavby silnice R43 v daném úseku jsou křižovatky - MÚK Sebranice.

D3-B (R43) Černá Hora – Olešnice – hranice kraje, varianta „Diplomová práce-západní“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb

Trasa rychlostní silnice R43 vedená západně od Černé Hory, směrem severozápadně na Kunčíně Ves, západně od Rozseče nad Kunštátem a východně od Olešnice, až po hranici Jihomoravského a Pardubického kraje. Součástí stavby silnice R43 v daném úseku jsou křižovatky - MÚK: Černá Hora, Bedřichov, Rozseč nad Kunštátem, Kněžves.

D4-A (R43) Svitávka – Velké Opatovice - hranice kraje, varianta „Německá“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb

Trasa rychlostní silnice R43 vedená od MÚK Svitávky, prochází prostorem severozápadně od Chrudim, těsně míjí Sudice a pokračuje prostorem Vanovic a dále východně od Velkých Opatovic, kde přechází na území Pardubického kraje. Součástí koridoru jsou křižovatky MÚK Svitávka, MÚK Vanovice a MÚK Velké Opatovice.

ZÚR Pardubického kraje vymezují navazující úsek koridoru silnice R43.

D4-B (R43) Svitávka – Horní Smržov – hranice kraje varianta „Diplomová práce-východní“ rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb

Koridor koncepčně 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. Trase je vedena velmi členitým terénem, s čímž je spojena i technická náročnost celé stavby.

Vymezený koridor nemá kapacitně srovnatelnou návaznost na území Pardubického kraje.

Způsob hodnocení

Uvedené úseky R43 v úseku Černá Hora – hranice kraje jsou koncepčně provázané a proto bylo provedeno společné hodnocení příslušných navazujících úseků jednotlivých variant řešení.

Koridor R43 v úseku Černá Hora – hranice kraje je hodnocen ve třech koncepčních variantách.

- ⇒ **D3-A + D4-A** – koridor D3-A varianta „Německá“ hodnocen společně s koridorem D4-A varianta „Německá“. Pro potřeby hodnocení SEA dále společný koridor označován jako koridor varianty **„Německé“**

- ⇒ **D3-A + D4-B** – koridor D3-A varianta „Německá“ hodnocen společně s koridorem D4-B varianta „Diplomová práce – východní“ Pro potřeby hodnocení SEA dále společný koridor označován jako koridor varianty **DP- Východní**
- ⇒ **D3-B** – koridor D3-B varianta **DP – západní**:

Zásadním rozdílem mezi předloženými koncepčními variantami je územní vymezení koridorů ve směru na Pardubický kraj.

- ⇒ Koridor ve variantě „Německé“ (koridor D3-A + D4-A) je vymezen v návaznosti na koridor R43 vymezený v Zásadách územního rozvoje Pardubického kraje ve směru na Moravskou Třebou.
- ⇒ Koridor ve variantě „DP – východní“ (koridor D3-A + D4-B) se liší od koridoru ve variantě „Německé“ v úseku Svitávka – hranice kraje (- Pardubický kraj). Je vymezen ve směru na Svitavy. Navazující úsek na území Pardubického není v ZÚR Pardubického kraje vymezen.
- ⇒ Koridor ve variantě „DP – západní“ (koridor D3-B) se liší od koridoru ve variantě „Německé“ v úseku Černá Hora – hranice kraje (- Pardubický kraj). Je vymezen ve směru na Svitavy. Navazující úsek na území Pardubického není v ZÚR Pardubického kraje vymezen.

Hodnocení variant řešení

Hodnocení variant řešení záměrů D3-A, D3-B, D4-A a D4-B resp. variant řešení koridoru silnice R34 v úseku Černá Hora – hranice kraje ve variantách „Německé“(D-3A + D-4A), „DP-východní“ (D-3A+D-4B) a „DP-západní“ je uvedeno v přílohové části dokumentace 2.2.

Výsledek bodového hodnocení variant

	H	HA	HB	HC	HD1	HD2	HE	HF
D3-A + D4-A "Německá"	342	184	32	40	63	21	1	1
D3-A + D4-B (DP-východní)	397	179	32	52	58	49	26	1
D3-B (DP-západní)	413	174	74	20	56	72	4	13

Komentář

Všechny předložené varianty řešení jsou vymezeny z velké části mimo území s obytnou zástavbou. Četnost průchodu koridoru v blízkosti zástavby je v porovnání s ostatními variantami vyšší v případě var. „DP-východní“ (D3-A+D4-B). Tato varianta je HIA hodnocena jako var. nejméně přijatelná z hlediska vlivu na hlukovou zátěž obyvatelstva. Jako varianta s nejnižším rizikem vzniku negativních vlivů ve vztahu k obyvatelstvu je hodnocena var. „DP- západní“ (D3-B). Koridor je vymezen „nejšetrněji“ ve vztahu k obytné zástavbě.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny jsou v měřítku zpracování jako var. srovnatelné, s přibližně stejnou intenzitou působení negativních vlivů hodnoceny var. „DP-východní“ (D3-A + D4-B) a „Německá“. U těchto variant byly potenciálně nejvýznamnější negativní vlivy identifikovány v jejich počátečním společném úseku. Koridory v tomto úseku zasahují do území PPK Lysicko a dostávají se do kontaktu s územím PP Čtvrťky za Bořím. Řešení v obou variantách je spojeno s vlivy na skladebné části ÚSES (kříží regionální biokoridory). Jako varianta s nejvyšší intenzitou působení potenciálně negativních vlivů na zájmy ochrany přírody a krajiny je hodnocena var. „DP-západní“ (D3-B). Koridor v této varian-

tě prochází krajinářsky cennými lokalitami bez intenzivní urbanizace. Téměř celý koridor var. „DP-západní“ (D3-B) je veden územím přírodních parků (PPk Lysicko, PPk Halasovo Kunštátsko, PPk Svratecká hornatina). Realizace záměru je spojena s potenciálním negativním vlivem na maloplošná zvláště chráněná území přírody. Koridor var. „DP-západní“ (D3-B) se dostává do kontaktu s těmito maloplošnými chráněnými územími - PP Čtvrtky za Bořím, PP Cukl a Rozsečské rašeliniště, PP Her-sica, PR Kavinský potok, PR Louky pod Kulíškem, PR Ploník, PP V Jezdinách a PP Žižkův stůl. Kori-dor ve var. „DP-západní“ (D3-B) významně prohloubí proces fragmentace krajiny.

Realizace záměru ve všech předložených variantách bude spojena s potenciálně významnými nega-tivními vlivy na povrchové a podzemní vody. V důsledku zpevnění ploch významného rozsahu dojde k ovlivnění odtokových poměrů v území. Trasa ve všech třech variantách prochází ochrannými pásmy vodních zdrojů. Koridor varianty „Německé“ (D3-A + D4-A) a varianty „DP – východní“ (D3-A + D3-B) prochází v poměrně dlouhém úseku záplavovým územím a územím určeným k rozlivům. Identifikovaný vliv lze minimalizovat technickým řešením (mostní objekty). Z hlediska vlivu na povrchové a podzemní vody je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů hodnocena var. „DP-západní“ (D3-B), jako varianta nejméně příznivá je z tohoto hlediska hodnocena var. „DP-východní“ (D3-A + D4-B).

Záměr ve všech koncepčních variantách je spojen s potenciálně významnými negativními vlivy na ZPF. Nejvyšší rozsah záboru ZPF si vyžádá realizace záměru ve var. „DP – východní“ (D3-A + D4-B). Rozsah záboru ve var. „Německé“ (D3-A + D4-A) je nevýznamně nižší; je však spojen v velkém rizikem ovlivnění kvalitních půd. Ve vymezeném koridoru var. „Německé“ (D3-A + D4-A) jsou půdy vysoké kvality zastoupeny ve více než 65%. Z tohoto důvodu je var. „Německá“ (D3-A + D4-A) z hlediska vlivu na ZPF hodnocena jako varianta s nejvyšší intenzitou působení negativních vlivů. Jako varianta z tohoto hlediska nej přijatelnější je hodnocena var. „DP – západní“ (D3-B). Realizace záměru v této variantě je spojena s nejnižším celkovým zábohem ZPF a také zastoupení kvalitních půd je v jejím koridoru nejnižší (cca 20%).

Z hlediska vlivu na lesní ekosystémy je jako varianta „nejšetnější“ jednoznačně hodnocena varianta „Německá“ (D3-A+D4-A), která se lesních pozemků dotýká minimálně. Naopak jako varianta s nejvyšší intenzitou působení negativních vlivů je hodnocena var. „DP-západní“ (D3-B); realizace záměru v této variantě si vyžádá zábor PUPFL více než 110 ha.

Z hlediska vlivu na horninové prostředí je jako varianta s nejvyšší intenzitou působení negativních vlivů hodnocena var. „DP-východní“ (D3-A + D4-B). Koridor v této variantě prochází dobývacím pro-storem Březinka, chráněným ložiskovým územím a územím ovlivněným svahovými deformacemi. Hod-nocením koridoru ve variantě „DP – západní“ byl identifikován kontakt s územím se svahovými defor-macemi. Ve všech variantách byl identifikován kontakt s poddolovaným územím.

Z hlediska ochrany kulturních a historických hodnot území lze označit za méně přijatelnou variantu „DP-západní“ (D3-B), jejíž koridor je vymezen v kontaktu s vesnickou památkovou zónou Veselka. Hodnocením koridorů ve var. „Německé“ (3A+4A) a „DP-východní“ (3B+4A) nebyly identifikovány vý-znamné negativní vlivy na kulturní a historické hodnoty území.

Shrnutí výsledků hodnocení HIA (Atem, 2010)

Rychlostní silnice R43 v úseku Černá Hora – hranice kraje

- realizace kteréhokoliv z navrhovaných záměrů oproti stávajícímu stavu přinese v tomto úseku zlepšení situace oproti nulové variantě

- z navrhovaných záměrů jsou nejméně vhodnými variantami záměr D4-B, a u kterých dochází v případě nočního hluku k nárůstu počtu zasažených obyvatel a v případě denního hluku je pokles ze všech variant nejnižší. Vzhledem k tomu, že ve výše uvedených tabulkách je hodnocen stav bez realizace protihlukových opatření, je nutno tento výsledek interpretovat tak, že ve variantě D4-B bude pravděpodobně největší rozsah případně budovaných protihlukových stěn a valů.
- nejpříznivějším záměrem z hlediska hlukové a imisní zátěže (ve stavu bez opatření) je varianta D3-B, která ve všech negativních projevech zahrnuje nejmenší počet dotčených obyvatel.

Všechny navrhované varianty lze považovat za přípustné a způsobí pouze určitou lokální zátěž v místě trasy, je vhodné je podrobit standardnímu procesu vyhodnocení v rámci příslušných schvalovacích procesů, včetně zpracování kompletní rozptylové a hlukové studie i vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví. Teprve pak je možné získat a podrobněji kvantifikovat míru rizika a specifikovat rozsah a místa nezbytných opatření.

Shrnutí vyhodnocení variant – dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území NATURA 2000 (Chvojková, Volf, 2010)

Bez vlivu na lokality Natura 2000.

Závěr

Na základě provedeného hodnocení je jako varianta nej přijatelnější hodnocena varianta „Německá“ (D-3A+D-4A). Doporučení této varianty k zapracování do návrhu ZÚR se opírá o tyto argumenty:

- koridor var. „Německé“ D-3A + D-4A) a var. „DP- východní“ (D3-A + D4-B) vytváří relativně nejlepší územní podmínky pro minimalizaci vlivů na přírodu, krajinu a ekosystémy;
- koridor ve variantě „Německé“ (D3-A + D4-A) je hodnocen nejlépe ve vztahu k ochraně lesních ekosystémů a ochraně horninového prostředí;
- koridor ve variantě „Německé“ (D3-A + D4-A) vykazuje nejvyšší dopravní účinnost⁶;

Zpracovatelé SEA doporučují při výběru konečné varianty zohlednit vedle environmetálních kritérií také dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická kritéria.

Realizace záměru ve var. „Německé“ (D3-A a D4-A) je možná za podmínek stanovených v kap. A.7.

⁶ Varianta „Německá“ (D3-A+D4-A) vykazuje nejvyšší dopravní účinnost. Její koridor je vymezen v území poměrně významně urbanizovaném s relativně vysokými dopravními nároky a v porovnání s prostorem Lysicka a Olešnicka (prostor trasování koridoru D3-B) rovněž s vyšším ekonomickým potenciálem. Řešení v této variantě zajistí obsluhu území ORP Boskovice s významnějšími centry osídlení a vyššími dopravními nároky.

Jako koncepční řešení nejméně vhodné je hodnoceno řešení ve variantě „Diplomová práce - západní“ – koridor D3-B. Důvodem tohoto hodnocení je vymezení koridoru mimo urbanizovaný prostor (centra osídlení, ekonomické aktivity). Dopravní nároky dotčeného území nevyžadují zajištění dopravní kapacity jakou stavba silnice R43 v tomto řešení představuje. Realizace záměru by pravděpodobně ani nepřinesla impuls pro ekonomický rozvoj dotčené oblasti, která nemá potřebný ekonomický potenciál a navazující infrastrukturu. Řešení v této variantě přivádí dopravu do území s poměrně významnými přírodními a krajinnými hodnotami, které není významně ovlivněno urbanizačními procesy.

Rychlostní silnice R52**D65-A Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, včetně doprovodných komunikací, var. „Základní ŘSD“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb**

Koridor společně s variantou „Alternativní západní“ navazuje na již provozovaný úsek R52 Rajhrad – Pohořelice. Varianta D65-A „Základní ŘSD“ v maximální míře využívá stávající koridor silnice I/52, vedený přes Novomlýnské nádrže.

Počáteční úsek trasy vychází z MÚK jižně od Pohořelice při pravém okraji obory Proklatá. Novočeský rybník a obec Nová Ves obchází východně. Od Nové Vsi je trasa vedena rovně jihovýchodním směrem. V prostoru severovýchodně od obce Pasohlávky se trasa odklání od stopy stávající silnice I/52 a vstupuje do lesního masivu Dolní Mušovský Luh (RBC, ptačí oblast). Následující úsek silnice R52 tvoří současně hráz Mušovské vodní nádrže na Dyji. Trasa přechází přírodní rezervaci Věstonické nádrže v délce cca 2 km. Na pravém břehu Dyje se trasa stáčí k jihu a v dlouhém přímém úseku je vedena po hranici CHKO Pálava (ptačí oblast, biosférická rezervace). V prostoru Anenského vrchu opouští trasa stávající silnici I/52 a západně obchází Mikulov, kříží silnici II/414 a železniční trať Mikulov – Hrušovany. Následně trasa vstupuje na území CHKO Pálava (biosférické rezervace, ptačí oblasti) mezi vrchem Šibeničník a železniční tratí. Trasa je ukončena na hraničním přechodu Mikulov (Rakousko) s návazností na postupně realizovanou dálnici A5 ve směru na Vídeň.

D65-B Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, var. „Alternativní západní“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb

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. „Základní ŘSD“ odklání jihozápadním směrem. Trasa je vedena západně od zastavěného území obce Pasohlávky a rekreační oblasti vázané na vodní plochu Horní Mušovské nádrže. Přechází tok Dyje a její záplavové území, západně obchází Brody nad Dyjí a stáčí se k jihovýchodu. Západně obchází vrch Velká slunečná a Dolní Dunajovice směrem k obci Březí. Trasa je vedena při severním okraji této obce a stáčí se k jihovýchodu. Kříží železniční trať 246 a obchází Mikulov při jeho jihozápadním okraji (vstupuje na území CHKO Pálava, biosférické rezervace Dolní Morava, ptačí oblast) a dále pokračuje směrem k hraničnímu přechodu Mikulov (- Rakousko).

Hodnocení variant řešení

Hodnocení variant řešení záměru D65-A „Základní ŘSD“ a D65-B „Alternativní západní“ je uvedeno v přílohové části dokumentace 2.2.

Výsledek bodového hodnocení variant

	H	HA	HB	HC	HD1	HD2	HE	HF
D65-A "Základní ŘSD"	392	182	42	56	49	46	16	1
D65-B "Alternativní západní"	381	202	11	56	58	49	4	1

Komentář

Z hlediska vlivu na obyvatelstvo a ovzduší je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů hodnocena var. D65-A „Základní ŘSD“, koridor ve var. D65-B „Alternativní západní“ se více přibližuje obytné zástavbě (Březí) a jeho výstavba je spojena s vyšším rizikem ovlivnění hlukové zátěže obyvatelstva (realizace protihlukových opatření ve větším rozsahu).

Z hlediska vlivu na zájmy ochrany přírody a krajiny je řešení v obou variantách spojeno s potenciálně významnými negativními vlivy. Koridor ve var. D65-A „Základní ŘSD“ z velké části využívá trasu stávající silnice I/52, přesto zkapacitnění a částečný odklon od stávající trasy bude spojen s řadou potenciálně negativních vlivů. Koridor D65-A „Základní ŘSD“ vstupuje do lesního masivu Dolní Mušovský Luh (RBC, EVL), koridor je trasován po okraji PR Věstonické nádrže v délce cca 2,4 km, kříží nadregionální biokoridor. Trasa ve var. D65-B „Alternativní západní“ kříží osu NRBK, zasahuje do plochy regionálního biocentra. Ve společném úseku vstupuje koridor do CHKO Pálava (PO, BR Dolní Morava).

Koridor ve var. D65-B „Alternativní západní“ je trasován ve zcela nové stopě, při západním okraji Novomlýnských nádrží. Koridor v této variantě přivádí dopravu do území poměrně vysokých přírodních a krajinných hodnot. Realizace záměru v této variantě prohloubí proces fragmentace krajiny. Koridor ve var. D65-A „Základní ŘSD“ převážně sleduje stopu stávající komunikace.

Realizace záměru v obou variantách je spojena s potenciálně negativními vlivy na podzemní a povrchové vody. Ve společném úseku prochází koridor ochranným pásmem vodního zdroje, OPVZ prochází rovněž koridor trasy ve variantě D65-B „Alternativní západní“, oba posuzované koridory prochází OP přírodního léčivého zdroje. Oba posuzované koridory prochází záplavovým územím, délka průchodu je v případě varianty D65-A „Základní ŘSD“ vyšší. Varianta D65-A „Základní ŘSD“ představuje vyšší potenciální riziko ve vztahu ke kvalitě povrchových vod, trasa rychlostní silnice je vedena po hrázi Novomlýnské nádrže. Rovněž koridor ve var. D65-B „Alternativní západní“ zasahuje do vodní plochy (v kratším úseku).

Z hlediska vlivu na ZPF i PUPFL je jako varianta „šetrnější“ hodnocena varianta D65-A „ŘSD základní“ z velké části využívající koridor stávající silnice I/52.

Z hlediska vlivu na horninové prostředí je mírně příznivěji hodnocena varianta D65-B „Alternativní západní“. Koridor ve var. D65-A „Základní ŘSD“ vytváří územní průmět s plochou podzemního zásobníku zemního plynu Dolní Dunajovice a chráněným ložiskovým územím. Koridor ve var. D65-B „Alternativní západní“ tuto plochu teče.

Vliv obou variant řešení na kulturní a historické hodnoty jsou přibližně srovnatelné.

Shrnutí výsledků hodnocení HIA (Atem, 2010)

Rychlostní silnice R52 (poznámka hodnocení provedeno pouze pro záměr D65-A)

Na základě výše uvedených údajů je možné konstatovat následující závěry:

- z hlediska znečištění ovzduší lze hodnotit riziko celkově jako nízké či přijatelné
- z hlediska hluku je nutno v části území očekávat jak obtěžování obyvatel a rušení spánku, tak i výskyt zdravotních účinků spojených s expozicí zvýšenému hluku (zejména kardiovaskulární onemocnění)

- nepříznivé projevy je nutno očekávat zejména v nulové variantě, tj. bez realizace záměru. Nulová varianta je tedy hodnocena jako varianta méně příznivá. Naopak realizací záměru dojde k významnému snížení hlukové a imisní zátěže dotčených sídel, tj. především Mikulova, kde silnice R52 vytvoří obchvat města.

Shrnutí vyhodnocení variant – dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území NATURA 2000 (Chvojková, Volf, 2010)

Rozsah vlivů varianty D65-B lze na úrovni ZÚR z hlediska Natury 2000 ohodnotit jako menší, protože se vyhýbá PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, z velké části PO Pálava. Vlivy je však třeba vyhodnotit podrobně (vlivy na potravní stanoviště hus mimo PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, vlivy na PO Pálava).

Závěr

Výsledné hodnocení obou variant vykazuje poměrně malé rozdíly, s mírnou preferencí var. D65-B. Důvodem je vymezení koridoru ve větší vzdálenosti od území chráněných dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (přírodní rezervace, regionální biocentrum, evropsky významná lokalita). Na druhou stranu tato varianta představuje poměrně vysoké riziko ve vztahu k ochraně krajinného rázu a fragmentaci krajiny. Je rovněž hodnocena jako varianta méně přijatelná z hlediska vlivu na ovzduší a obyvatelstvo. Vzhledem k velké vzdálenosti od stávající komunikace zůstane na silnici I/52 nezanedbatelný podíl zbytkové dopravy. V konečném důsledku tak může dojít ke vzniku dvou významných dopravních proudů se všemi souvisejícími vlivy na složky životního prostředí v přilehlém prostředí.

Zásadní výhodou var. D65-A je využití stopy stávající komunikace ve významné části hodnoceného úseku. Stopa stávající silnice lépe respektuje zástavbu území a je tedy z tohoto hlediska hodnocena jako příznivější.

Na základě uvedených skutečností považuje SEA tým 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 varianty pro zpracování do ZÚR se kromě podmínek uvedených v kapitole A.7 proto doporučuje zohlednit vedle environmentálních kritérií také další, především dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická kritéria.

Rychlostní silnice R55 v úseku Moravský Písek (hranice kraje) - Rohatec

D5-A (R55) Moravský Písek (hranice kraje) - Rohatec; varianta "ŘSD", rychlostní čtyřpruhová silnice včetně překrytých úseků v dl. 1,95 a 9,45 km, MÚK a všech souvisejících staveb

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 koridorové trati Přerov - Břeclav a vede v jejím souběhu v délce cca 10 km. V prostoru Rohatce se napojuje na stávající silnici I/55. Součástí stavby R55 v daném úseku jsou křižovatky: Bzenec, Bzenec, Přívoz, Rohatec.

D5-B + alt.D5-B/S (R55) Veselí nad Moravou (hranice kraje) Rohatec; varianta „Alternativní trasa“, rychlostní čtyřpruhová silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb

Na území Jihomoravského kraje vstupuje v prostoru východně od Veselí nad Moravou. Koridor trasy R55 je dále veden po levém břehu Moravy, východně v souběhu se stávající silnicí I/55 s napojením na stávající silnici v prostoru Rohatce.

Koridor je vymezen ve dvou subvariantách (D5-B a D5 – B/S) v úseku Veselí nad Moravou – Strážnice. Z koncepčního hlediska se jedná o rovnocenné varianty. Trasa v úseku jižně od Strážnice prochází území CHKO Bílé Karpaty. Součástí stavby R55 v daném úseku jsou křižovatky - MÚK: Veselí nad Moravou, Strážnice, Sudoměřice, Rohatec.

Hodnocení variant řešení

Hodnocení variant řešení záměru D5-A „ŘSD“ a D5-B + alt.D5-B/S „Alternativní trasa“ je uvedeno v přílohové části dokumentace 2.2.

Výsledek bodového hodnocení variant

	H	HA	HB	HC	HD1	HD2	HE	HF
D5-A " ŘSD"	419	179	78	24	49	72	16	1
D5-B "Alternativní trasa"	408	197	59	55	58	31	4	4
D5-B "Alternativní trasa" v D5-B/S	408	197	59	55	58	31	4	4

Komentář

Z hlediska vlivu na ovzduší jsou obě z předložených variant hodnoceny jako rovnocenné. Dle výsledků hodnocení HIA se varianta D5-B „Alternativní trasa“ jeví vůči obyvatelstvu v hodnoceném úseku jako příznivější než varianta D5-A „ŘSD“. Zatímco var. D5-A „ŘSD“ odvede více dopravní zátěže ze středu Bzenec a Moravského Písku, mírně však zatíží okrajové části těchto sídel, var. D5-B „Alternativní trasa“ je ve stejné pozici k Strážnici a Veselí nad Moravou.

Záměr je v obou předložených variantách z hlediska ochrany přírody a krajiny hodnocen jako záměr s potenciálně velmi významnými negativními vlivy. Z hlediska vlivu na přírodu a krajinu je jako varianta přijatelnější hodnocena var. D5-B + alt. D5-B/S „Alternativní trasa“, přesto že její koridor je trasován na území CHKO Bílé Karpaty. Koridor prochází v poměrně dlouhém úseku okrajovou částí CHKO, kříží osu nadregionálního biokoridoru a prochází PPK Strážnické Pomoraví.

Koridor ve var. D5-A „ŘSD“ zasahuje do území NPP Váté Písky (EVL Váté písky) a okrajově zasahuje do PP Vojenské cvičiště Bzenec. Realizace záměru v této variantě je spojena s potenciálně významnými negativními vlivy na RBK. Velká část trasy navrhovaného koridoru v této variantě je vedena souběhu s NRBK. Realizace záměru může omezit funkce dotčeného nadregionálního biokoridoru.

Koridor v obou variantách je hodnocen negativně z hlediska krajinného rázu a fragmentace krajiny.

Obě z předložených variant ovlivní lokality soustavy Natura 2000 (var. D5-A „ŘSD“ PO Bzenecká doubrava – Strážnické Pomoraví, var. D5-B + alt.D5-B/S „Alternativní trasa“ PO Bzenecká doubrava – Strážnické Pomoraví a EVL Hodonínská doubrava). V místě přechodu koridoru D5-A „ŘSD“ územím soustavy Natura 2000 (PO) je v délce 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 minimalizovány vlivy na PO. Vyhodnocení vlivu na PO a EVL je obsahem samostatné studie (Vyhodnocení vlivu ZÚR JMK na lokality Natura 2000).

Z hlediska vlivu na povrchové a podzemní vody je realizace záměru v obou variantách spojena s potenciálně negativními vlivy zejména s ovlivněním režimu mělkých podzemních vod v důsledku zemních prací při stavbě úseků, zahloubených pod stávající úroveň terénu. Koridor var. D5-B + alt.D5-B/S „Alternativní trasa“ prochází územím CHOPAV a přechází záplavové území (Morava, Velička). Koridor ve var. D5-A „ŘSD“ okrajově zasahuje CHOPAV a prochází záplavovým územím (Syrůvka). Koridory v obou variantách prochází ochranným pásmem vodních zdrojů. V rámci této skupiny kritérií je jako relativně příznivější hodnocen koridor varianty D5-A.

Z hlediska vlivu na ZPF jsou jako varianty s potenciálně významnějším negativním vlivem na ZPF hodnoceny varianty D5-B + alt.D5-B/S „Alternativní trasa“. Rozsah záboru ZPF ve var. D5-B + alt.D5-B/S „Alternativní trasa“ je více než trojnásobný v porovnání s var. D5-A „ŘSD“.

Z hlediska vlivu na PUPFL je jako varianta s významnějším negativním vlivem hodnocena varianta D5-A „ŘSD“. Její realizace bude spojena s výrazně větším zásahem do lesních porostů, z velké části se jedná o lesy zvláštního určení.

Z hlediska ochrany horninového prostředí je jako varianta méně příznivá hodnocena var. D5-A „ŘSD“, jejíž koridor je v kontaktu s těžným dobývacím prostorem Vracov-Bzenec (předmětem těžby jsou slévárenské a stavební písky) a DP Strážnice - Přívoz. Trasa ve var. D5-B + alt.D5-B/S „Alternativní trasa“ okrajově zasahuje chráněné ložiskové území (Vracov).

Z hlediska ochrany kulturních a historických hodnot lze označit za méně přijatelnou variantu D5-B + alt.D5-B/S „Alternativní trasa“, jejíž koridor je vymezen v kontaktu s vesnickou památkovou rezervací Petrov-Pižve.

Shrnutí výsledků hodnocení HIA (Atem, 2010)

- z hlediska znečištění ovzduší lze hodnotit riziko celkově jako nízké či přijatelné
- z hlediska hluku je nutno v části území očekávat jak obtěžování obyvatel a rušení spánku, tak i výskyt zdravotních účinků spojených s expozicí zvýšenému hluku (zejména kardiovaskulární onemocnění).
- nepříznivé projevy je nutno očekávat zejména v nulové variantě, tj. bez realizace záměru. Nulová varianta je tedy hodnocena jako varianta nejméně příznivá. Naopak realizací záměru dojde k významnému snížení hlukové a imisní zátěže dotčených sídel.
- varianta D5-B se jeví vůči obyvatelstvu v hodnoceném úseku jako výrazně příznivější než varianta D5-A. Zatímco var. D5-A odvede více dopravní zátěže ze středu Bzence a Moravského Písku, mírně však zatíží okrajové části těchto sídel, var. D5-B je ve stejné pozici k Strážnici a Veselí nad Moravou.

Shrnutí vyhodnocení variant – dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území NATURA 2000 (Chvojková, Volf, 2010)

Na základě dostupných informací není možné na úrovni ZÚR vybrat variantu s menšími negativními vlivy. Významně negativní vliv záměru výstavby R55 Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec ve var.

ŘSD (D5-A) přes PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví nebyl konstatován výhradně z toho důvodu, že do ZÚR bylo zahrnuto technické řešení, které významně negativní vliv eliminuje: plné překrytí v délce cca 11 km formou galerie, zahloubení, příp. převrstvení silnice s úpravou povrchu odpovídající biotopu předmětu ochrany PO (lelek lesní, skřivan lesní).

Závěr

Zásadním metodickým problémem při koncepčním hodnocení vymezených koridorů je skutečnost, že předmětem hodnocení jsou pouze úseky na území Jihomoravského kraje, v ZÚR Zlínského kraje nejsou navazující koridory variant D5-B resp. D5-B/S vymezeny.

Dle výsledného bodového hodnocení jsou jako mírně příznivější z hlediska vlivů na životní prostředí hodnoceny var. D5-B + alt.D5-B/S. Vymezení koridoru v těchto variantách vytváří lepší územní podmínky pro minimalizaci vlivů na přírodu a krajinu. Příznivější jsou tyto varianty hodnoceny také ve vztahu k ochraně PUPFL.

Z hlediska vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví je jako příznivější klasifikována var. D5-A. Relativně příznivější hodnocení vykazuje tento koridor v porovnání s var. D5-B také z hlediska vlivu na povrchové a podzemní vody, v obou variantách však existuje riziko negativních vlivů, především v závislosti na rozsahu zemních prací.

Z hlediska vlivu na složky životního prostředí a veřejné zdraví na území Jihomoravského 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 oba koridory 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.

Rychlostní silnice R55 v úseku Hrušky - Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko a Obchvat Břeclavi (I/55)

Rychlostní silnice R55 v úseku Hrušky – Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko

D66-A (R55) Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko; varianta A „Obchvatová – 3 HBH“, rychlostní čtyřpruhová silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb

Trasa vychází z MÚK Hrušky, v nové poloze vytváří křižovatkový uzel s dálnicí D2. Od dálnice D2 (MÚK Břeclav – východ) je veden v přímknuté 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 Břeclavi. Podmiňujícími záměry pro realizaci záměru jsou záměry:

1. přeložka silnice I/55 v místě stávající křižovatky I/55 a D2, která musí být zrušena, nezávisle mimo MÚK Břeclav-východ (**D70-B1**)

2. 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).

D66-B (R55) Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko; varianta B „Jihovýchodní – 4 HBH“, rychlostní čtyřpruhová silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb

Návaznost na R55 v prostoru Hrušky je oproti předchozí variantě posunuta do místa křížení s I/55 (MÚK Hrušky) dále je koridor veden jihozápadním směrem na k.ú Kostice. V nové křižovatce 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 zcela samostatným a plnohodnotným řešením obchvatu Břeclavi pro zdrojovou a cílovou dopravu. V této souvislosti jsou podmiňujícími záměry sledovanými pro tuto variantu v návrhu ZÚR;

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

D66-C (R55) Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko; varianta C „ŘSD“ (podmíněna realizací navazujícího koridoru I/55 ve var. D70-A), rychlostní čtyřpruhová silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb

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 úrovněnými křižovatkami, situovanými v souladu s požadavky ČSN 736101.

Silnice I/55 – obchvat Břeclavi

D70-A (I/55) Břeclav obchvat, varianta „Obchvatová“ (podmíněná realizací varianty silnice R55 ve var. D66 –C), silnice I.třídy dvoupruhová

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).

D70-B (I/55) Břeclav obchvat, varianta „3 – HBH“ (podmíněná realizací varianty silnice R55 ve var. D66 – A), silnice I.třídy dvoupruhová

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).

Koridor I/55 ve variantě „3-HBH“ je podmiňujícím záměrem ke koncepční variantě návrhu obchvatu Břeclavi rychlostní silnicí R55 ve D66-A varianta „Obchvatová – 3-HBH“.

D70-C1,C2 (I/55) Břeclav obchvat, varianta „4 – HBH“ (podmíněná realizací varianty silnice R55 ve var. D66 –B), silnice I.třídy dvoupruhová

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

Koridor I/55 ve variantě „4-HBH“ je podmiňujícím záměrem ke koncepční variantě návrhu obchvatu Břeclavi rychlostní silnicí R55 ve var. „Jihovýchodní – 4-HBH“.

Hodnocení variant řešení

Koridor kapacitní silnice R55 v úseku Hrušky - Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko je v ZÚR JMK vymezen ve 3 variantách:

- ⇒ **D66-A varianta A „Obchvatová – 3 HBH“**,
- ⇒ **D66 –B varianta B „Jihovýchodní – 4 HBH“**,
- ⇒ **D66-C varianta C „ŘSD“**

Vymezení koridoru R55 v úseku Hrušky - Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko je koncepčně spjata s řešením obchvatu Břeclavi (silnice I/55), který je vymezen rovněž ve 3 variantách a :

- ⇒ **D70-A varianta „Obchvatová“**
- ⇒ **D70-B1,B2 varianta „3 – HBH“**
- ⇒ **D70-C varianta „4 – HBH“**

Z důvodu koncepční provázanosti výše uvedených koridorů (D70 a D66 a D69) bylo provedeno společné hodnocení příslušných variant řešení koridoru silnice R55 (koridor D70) a příslušných variant silnice I/55 – obchvatu Břeclavi (koridor D66).

Způsob hodnocení příslušných variant řešení:

- ⇒ **D66–A+D70–B1,B2** - koridor D66-A varianta A „Obchvatová – 3 HBH“ hodnocen společně s koridorem D70-B1,B2 varianta „3 – HBH“. Pro potřeby hodnocení SEA dále společný koridor označován jako koridor **„3 -HBH“**

- ⇒ **D66–B+D70–C1,C2 + D69** - koridor D66 –B varianta B „Jihovýchodní – 4 HBH“ hodnocen společně s koridorem D70 – C varianta „4 – HBH“ a prodloužením přeložky silnice I/40 v úseku křižovatka Poštorná (přeložky I/40 x I/55) – MÚK Poštorná-jih na R55 ve var. „Jihovýchodní“ (**D69**). Pro potřeby hodnocení SEA dále společný koridor označován jako koridor **"4 - HBH"**
- ⇒ **D66–C+D70–A** – koridor D66–C varianta C „ŘSD“ hodnocen společně s koridorem D70-A varianta „Obchvatová“. Pro potřeby hodnocení SEA je dále společný koridor označován jako koridor **„Základní – ŘSD“**

Hodnocení

Hodnocení variant řešení záměru „3HBH“ (D66-A + D70 – B1,B2), „4HBH“ (D66-B + D70 – C1,C2 + D69) a „Základní – ŘSD“ (D66 C + D70-A) je uvedeno v přílohové části dokumentace 2.2.

Výsledek bodového hodnocení variant

	H	HA	HB	HC	HD1	HD2	HE	HF
D66-A+D70-B1,B2 "Obchvatová 3-HBH"	590	194	107	85	53	69	18	64
D66-B+D70-C1,C2+D69 "Jihovýchodní 4-HBH"	581	199	102	73	58	67	18	64
D66-C+D70-A "Základní - ŘSD"	410	115	81	60	54	46	18	36

Komentář

Z hlediska vlivu na obyvatelstvo je jako varianta nejméně příznivá hodnocena varianta „Obchvatová 3-HBH“ (D66-A + D70 – B1,B2) z důvodu jejího trasování v úsecích přiléhajících k obytné zástavbě. Jako varianta nejpříjemnější je hodnocena var. „Základní – ŘSD“ (D66C + D70-A).

Řešení záměru v kterékoliv z předložených variant bude spojeno s potenciálně negativními vlivy na území v zájmu ochrany přírody a krajiny. Všechny hodnocené koridory prochází územím biosférické rezervace Dolní Morava. Všechny koridory jsou v kontaktu s lokalitou výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů národního významu (jasoň dyrníkový). Koridor ve var. „Obchvatová 3-HBH“ (D66-A + D70 – B1,B2) tuto lokalitu významně dělí, koridor ve var. „Jihovýchodní 4-HBH“ (D66-B + D70- C1,C2 + D69) prochází její okrajovou částí a koridor var. „Základní – ŘSD“ (D66-C + D70-A) tuto lokalitu teče. Také skladebné části ÚSES budou ovlivněny řešením ve všech variantách. Koridory ve všech variantách zasahují do plochy nadregionálního biocentra a kříží nadregionální biokoridor. Řešení ve variantách „Obchvatová 3-HBH“ (D66-A + D70 – B1,B2) a „Jihovýchodní 4-HBH“ (D66-B + D70- C1,C2 + D69) je spojeno s významnými vlivy na krajinný ráz z důvodu jejich trasování územím Lednicko-valtického areálu. Z tohoto důvodu jsou tyto koridory rovněž hodnoceny jako záměry s významným negativním vlivem na kulturní a historické hodnoty. Lednicko-valtický areál je krajinnou památkovou zónou a památkou UNESCO.

Na základě provedeného hodnocení je jako varianta nejpříjemnější z hlediska vlivu na zájmy ochrany přírody a krajiny hodnocena varianta „Základní – ŘSD“ (D66-C + D70-A), naopak jako varianta nejméně příznivá je hodnocena var. „Obchvatová 3- HBH“ (D66-A + D70 – B1,B2).

Z hlediska vlivu na povrchové a podzemní vody jsou všechny předložené varianty hodnoceny jako záměry s potenciálně významnými negativními vlivy. Koridory všech variant zasahují záplavová území Dyje a Moravy, ve všech variantách dochází k průchodu CHOPAV Kvartér řeky Moravy. Koridory ve všech hodnocených variantách zasahují do ochranného pásma vodních zdrojů. Z hlediska rozsahu zásahu do OP VZ je jako varianta s nejvyšší intenzitou negativní vlivů hodnocena var. "Obchvatová 3-HBH" (D66-A + D70 – B1,B2) z důvodu nejvyššího rizika ovlivnění dotčeného vodního zdroje.

Z hlediska vlivu na ZPF je jako varianta s nejnižší intenzitou působení negativních vlivů hodnocena var. Základní – ŘSD" (D66 C + D70-A), naopak jako varianta s nejvyšší intenzitou působení negativních vlivů je hodnocena varianta "Jihovýchodní 4-HBH" (D66-B+ D70-C1,C2+ D69). Realizace záměru v této variantě si vyžádá nejvyšší zábor ZPF (téměř 230 ha), a v jejím koridoru jsou nejvýznamněji zastoupeny půdy I.a II.třídy ochrany (30%).

Z hlediska vlivu na PUPFL je jako varianta nejšetnější hodnocena var. „Základní – ŘSD“ (D66-C + D70-A); rozsah záboru PUPFL činí 3,5 ha. Jako varianta s nejvyšší intenzitou působení negativních vlivů na PUPFL je hodnocena var. „Jihovýchodní - 4-HBH“ (D66-B + D70- C1,C2 + D69) z důvodu nejvyššího rozsahu záboru PUPFL (více než 70 ha).

Všechna předložená řešení záměru budou spojena s vlivy na horninové prostředí. Všechny hodnocené koridory prochází CHLÚ a dobývacími prostory. Z hlediska vlivu na horninové prostředí jsou předložené varianty hodnoceny jako rovnocenné.

Z hlediska vlivu na kulturní a historické hodnoty je jako varianta nejšetnější hodnocena var. "Základní - ŘSD" (D66-C+D70-A).

Shrnutí výsledků hodnocení HIA (Atem, 2010)

Rychlostní silnice R55 v úseku Hrušky – Břeclav – hranice ČR - Shrnutí

- z hlediska znečištění ovzduší lze hodnotit riziko celkově jako nízké
- z hlediska hluku je nutno v části území očekávat jak obtěžování obyvatel a rušení spánku, tak i výskyt zdravotních účinků spojených s expozicí zvýšenému hluku (zejména kardiovaskulární onemocnění)
- nepříznivé projevy je nutno očekávat zejména v aktivních variantách, a to zejména ve variantě D66-A.
- vzhledem k tomu, že je hodnocen stav bez realizace protihlukových opatření, je nutno tento výsledek interpretovat tak, že ve variantě D66-A bude pravděpodobně největší rozsah případně budovaných protihlukových stěn a valů.

Shrnutí vyhodnocení variant – dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území NATURA 2000 (Chvojková, Volf, 2010)

Všechny varianty (D66-A, D66-B, D66-C, D70-A, D70-B, D70-C) mají významně negativní vliv na Naturu 2000. Varianta D70-A v souvislosti s D66-C byly již dříve hodnoceny a splnily podmínky odst. 9) a 10) §45i zákona o ochraně přírody a krajiny. U varianty D70-A (D66-C) lze hodnotit vliv jako menšího rozsahu.

Závěr

Dle provedeného hodnocení je z hlediska vlivu na životní prostředí jako varianta nejpříjemnější hodnocena varianta „Základní – ŘSD“ (D66-C+D70-A). Doporučení této varianty k zapracování do návrhu ZÚR se opírá o tyto argumenty:

- koridor var. „Základní – ŘSD“ (D66-C+D70-A) vytváří relativně nejlepší územní podmínky pro minimalizaci vlivů na přírodu, krajinu a ekosystémy, podpovrchové a podzemní vody, lesní ekosystémy a kulturní a historické hodnoty;
- varianta „Základní – ŘSD“ (D66-C+D70-A) je hodnocena jako varianta s vlivem menšího rozsahu na lokality soustavy Natura 2000;
- z hlediska vlivů na veřejné zdraví obyvatelstva v území vymezených koridorů lze dle HIA nepříznivé projevy očekávat zejména v aktivních variantách, a to zejména ve variantě D66-A.

Zpracovatelé SEA doporučují při výběru konečné varianty zohlednit výsledky hodnocení EIA, hodnocení vlivu záměru na lokality soustavy Natura 2000, dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická kritéria.

Realizace záměru ve var. D66-C a D70-A je možná za podmínek stanovených v kap. A.7.

Jižní a jihozápadní tangenta

Jihozápadní tangenta (JZT) spolu s jižní tangentou (JT) představují propojení dálnic D1 a D2 ve směru západ – jih. ZÚR JMK obsahuje dvě varianty záměrů jihozápadní a jižní tangenty.

Řešení jihozápadní tangenty je uvedeno ve dvou variantách:

- ⇒ **D10-A (JZT) Jihozápadní tangenta, Troubsko (D1) – Rajhrad (R52); varianta „Modřická“,**
- ⇒ **D10-B (JZT) Jihozápadní tangenta, Troubsko (D1) – Syrovice (R52), varianta „Želešická“,**

Řešení jižní tangenty je uvedeno rovněž ve dvou variantách:

- ⇒ **D11-A (JT) Jižní tangenta Modřice - Chrlice, varianta „Modřická“,**
- ⇒ **D11-B (JT) Jižní tangenta Želešice - Chrlice, varianta „Želešická“,**

Koridor označený **D10-C (JZT) Jihozápadní tangenta Brno (D1) – Rajhrad (R52), varianta "Nulová – po ulici Vídeňské"** představuje nulovou variantu.

D10-A (JZT) Jihozápadní tangenta, Troubsko (D1) – Rajhrad (R52); varianta „Modřická“, rychlostní čtyřpruhová silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb

Trasa jihozápadní tangenty vede od dálnice D1 jižně od Ostopovic, západně od Modřic po Rajhrad, kde se napojuje do stávající trasy R52 východně od Syrovic.

D10-B (JZT) Jihozápadní tangenta, Troubsko (D1) – Syrovice (R52), varianta „Želešická“, rychlostní čtyřpruhová silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb

Trasa jihozápadní tangenty vede od dálnice D1 jižně od Ostopovic, západně od Želešic (tunelový úsek) do prostoru jihovýchodně od Syrovic, kde se napojuje do stávající trasy R52. Součástí stavby JZT v daném úseku jsou křižovatky - MÚK: Troubsko, Nebovidy, Modřice, Rajhrad.

D10-C (JZT) Jihozápadní tangenta Brno (D1) – Rajhrad (R52), varianta "Nulová – po ulici Vídeňské", rychlostní čtyřpruhová silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb

Trasa jihozápadní tangenty vede po stávající I/52 od dálnice D1 (MÚK Brno centrum) po Rajhrad, kde se napojuje do stávající trasy R52. Součástí stavby JZT v daném úseku jsou křižovatky - MÚK: Modřice 2, Rajhrad.

D11-A (JT) Jižní tangenta Modřice - Chrlice, varianta „Modřická“, silnice I. třídy čtyřpruhová, včetně MÚK a všech souvisejících staveb

Trasa jižní tangenty navazující na JZT – variantu „Modřickou“, vede východně od Želešic, jižně od Modřic až po napojení na dálnici D2 v prostoru jižně od Chrlic.

D11-B (JT) Jižní tangenta Želešice - Chrlice, varianta „Želešická“, „“, silnice I. třídy čtyřpruhová, včetně MÚK a všech souvisejících staveb

Trasa jižní tangenty navazující na JZT – variantu „Želešickou“, vede jižně od Želešic a Modřic až po napojení na D2 v prostoru jižně od Chrlic. Součástí stavby JZT v daném úseku jsou křižovatky - MÚK: Modřice 3, Chrlice 2.

Hodnocení variant řešení

Z důvodu koncepční provázanosti koridorů jižní a jihozápadní tangenty bylo provedeno jejich společné hodnocení.

Způsob hodnocení příslušných variant řešení:

- ⇒ **D10 – A + D11 – A** koridor D10 – A varianta „Modřická“ hodnocen společně s koridorem D11-A varianta „Modřická“. Pro potřeby hodnocení SEA dále společný koridor označován jako koridor ve variantě **„Modřické“**
- ⇒ **D10-B + D11-B** - koridor D11 – B varianta „Želešická“ hodnocen společně s koridorem D11-B varianta „Želešická“. Pro potřeby hodnocení SEA dále společný koridor označován jako koridor ve variantě **„Želešické“**
- ⇒ **D10-C** – varianta **„Nulová – po ulici Vídeňské“**,

Hodnocení

Hodnocení variant řešení záměru varianty „Modřické“ (D10-A + D11-A), „Želešické“ (D10 – B + D11-B) a „Nulové – po ulici Vídeňské“ (D10-C) je uvedeno v přílohouvé části dokumentace 2.2.

Výsledek bodového hodnocení variant

	H	HA	HB	HC	HD1	HD2	HE	HF
D10-A + D11-A „Modřická“	317	133	20	68	63	24	8	1
D10-B + D11-B „Želešická“	322	138	20	56	56	27	24	1
D10-C „Nulová - po ulici Vídeňské“	239	183	7	0	49	0	0	0

Komentář

Z hlediska vlivu na obyvatelstvo je jako varianta nejméně příznivá hodnocena var. „Nulová – po ulici Vídeňské“ (D10-C), z důvodu vysokého rizika ovlivnění hlukové a emisní zátěže obyvatel. Z variant aktivních je v měřítku provedeného hodnocení jako varianta příznivější hodnocena varianta „Modřická“ (D10-A + D11-A). Koridor ve var. „Želešické“ (D10-B + D11-B) se přibližuje k zástavbě ve větší míře

než u var. „Modřické“ (D10-A + D11-A), navíc vyvolává potřebu vedení jižní tangenty kolem Želešic. Také dle hodnocení HIA jsou lépe hodnoceny aktivní varianty (var. „Modřická“ (D10-A + D11-A) a var. „Želešická“ (D10-B + D11-B), které lépe splňují požadavky na odvedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu sídel.

Řešení v obou aktivních variantách je spojeno s vlivy na skladebné části ÚSES. Koridor ve var. „Modřické“ (D10-A + D11-A) zasahuje do plochy regionálního biocentra a kříží regionální biokoridor. Koridor ve variantě „Želešická“ (D10-B + D11-B) zasahuje do okrajové části regionálního biocentra a někdy se dostává do kontaktu s regionálním biokoridorem. Z hlediska vlivu na krajinný ráz je jako varianta s vyšší intenzitou působení negativních vlivů hodnocena var. „Želešická“ (D10-B + D11-B) z důvodu významnějšího zásahu do přírodního prostředí Jihozápadního sektoru města Brna. Koridor je trasován v území méně dotčeném antropogenními aktivitami a vyšší koncentrací kvalitnějších přírodních prvků. V důsledku realizace záměru ve var. „Želešická“ (D10-B + D11-B) lze předpokládat zvýšení urbanizačního tlaku na tento prostor a další narušení kvality přírodních složek tohoto prostoru. Koridor ve var. „Modřické“ (D10-A + D11-A) je vymezen v poloze bližší urbanizovanému prostoru města Brna s nižší kvalitou přírodního prostředí. Z hlediska vlivu na zájmy ochrany přírody a krajiny je jako varianta s nejnižší intenzitou vlivů hodnocena var. „Nulová – po ulici Vídeňské“ (D10-C). Realizace záměru v této variantě nebude spojena s významnými negativními vlivy z důvodu využití stávající komunikace I/52.

Z hlediska vlivu na povrchové a podzemní vody je jako varianta s nejnižší intenzitou působení negativních vlivů hodnocena var. „Nulová – po ulici Vídeňské“ (D10-C), která sleduje trasu stávající silnice I/52. Tato varianta je hodnocena jako nejšetrnější rovněž z důvodu nejnižšího rozsahu nově zpevněných ploch. Koridory aktivních variant ve společném úseku prochází záplavovým územím. Koridor ve var. „Modřické“ (D10-A + D11-A) prochází ochranným pásmem vodního zdroje. Koridor nevytváří územní podmínky pro vedení trasy mimo toto ochranné pásmo. Režim podzemních vod bude ovlivněn výstavbou tunelových úseků ve var. „Želešická“ (D10-B + D11-B).

Z hlediska vlivu na ZPF a PUPFL je jako varianta s nejnižší intenzitou negativních vlivů hodnocena var. „Nulová – po ulici Vídeňské“ (D10-C). Z variant aktivních je lépe z hlediska vlivu na ZPF hodnocena varianta „Želešická“ (D10-B + D11-B), jejíž realizace je spojena s nižším záborem půd. Koridory obou aktivních variant jsou vymezeny převážně na půdách vysoké kvality.

Zábór PUPFL je naopak v případě varianty „Želešická“ (D10-B + D11-B) vyšší. V obou aktivních variantách budou dotčeny převážně lesy hospodářské. Koridor ve var. „Nulová – po ulici Vídeňské“ (D10-C) je vymezen mimo PUPFL.

Z hlediska vlivu na horninové prostředí je jako varianta s nejmenší intenzitou působení negativních vlivů hodnocena var. „Nulová – po ulici Vídeňské“ (D10-C). Hodnocením koridoru nebyly identifikovány vlivy na horninové prostředí. Z aktivních variant je jako varianta šetrnější hodnocena var. „Modřická“ (D10-A + D11-A). Koridor trasy v této variantě zasahuje do CHLÚ Modřice (ložisko cihlářské suroviny). V současné době se ložisko již netěží. Koridor ve variantě „Želešická“ (D10-B + D11-B) zasahuje do dobývacího prostoru Želešice, kde se v současné době těží stavební kámen.

Ani jedna z variant není spojena s významnými vlivy na kulturní a historické hodnoty.

Shrnutí výsledků hodnocení HIA (Atem, 2010)

Na základě výše uvedených údajů je možné konstatovat následující závěry:

- nejméně příznivá je varianta nulová (D10-C)

- z porovnání „aktivních“ variant vychází lépe varianta modřická (záměr D10-A), a to z hlediska imisní zátěže PM₁₀, NO₂ i z hlediska hlukové zátěže.
- aktivní varianty způsobí určitou lokální zátěž obyvatelstvu v trase nové komunikace. Tyto vlivy jsou u hluku výrazně nižší u varianty „Modřické“ (především v pásmu nad 45 dB), u znečištění ovzduší jsou mírně významnější ve variantě „Želešické“.
- negativní vlivy provozu na nových komunikacích je nutno eliminovat prostřednictvím vhodných opatření proti imisní zátěži suspendovanými částicemi a proti hluku. Je nutno důsledně uplatňovat zásadu, že není možné zlepšovat situaci u jedné části zástavby za cenu vyvolání rizika u jiných obyvatel. Veškeré nové komunikace musí splnit minimálně platné hygienické limity pro hluk z hlavních komunikací v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru staveb. Současně je vhodné brát v úvahu, že tzv. „korekce pro hluk z dopravy na hlavních pozemních komunikacích“ je sice zákonem umožněna, ale nemělo by k ní být přistupováno automaticky; pokud je to technicky a ekonomicky reálné, je vhodnější zajistit ochranu obyvatel na co nejnížší úroveň hlukové zátěže. Tento přístup má význam i s ohledem na obvyklé nejistoty měření (cca 2 dB) a možný nárůst intenzit dopravy v budoucnu.

Vzhledem k tomu, že obě varianty lze považovat za přípustné a obě také způsobí určitou lokální zátěž v místě trasy je vhodné obě varianty podrobit standardnímu procesu vyhodnocení v rámci příslušných schvalovacích procesů, včetně zpracování kompletní rozptylové a hlukové studie i vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví. Teprve pak je možné získat a podrobněji kvantifikovat míru rizika a specifikovat tak rozsah a místa nezbytných opatření.

Shrnutí vyhodnocení variant – dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území NATURA 2000 (Chvojková, Volf, 2010)

V dosahu vlivů záměru se nenachází žádná PO ani EVL.

Závěr

Z hlediska vlivu na složky životního prostředí je v měřítku koncepčního hodnocení jako nejšetnější hodnocena varianta D10-C. Toto hodnocení je logické, neboť koridor této varianty prochází vysoce urbanizovaným územím a jako tzv. „nulová“ je tato varianta spojena s nejmenšími územními nároky (zkapacitnění ve stávající stopě). Na druhou stranu z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví (HIA) je tato varianta hodnocena jako nejméně vhodná.

Z aktivních variant je mírně příznivěji hodnocena varianta „Modřická“ (D10-A + D11-A) z důvodu menších vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví, vlivů na lesní porosty a vlivů na horninové prostředí. Varianta „Želešická“ je hodnocena jako mírně příznivější pouze z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody a vlivů na ZPF.

Na základě těchto skutečností SEA tým doporučuje k zapracování do ZÚR jednu z „aktivních“ variant s mírnou preferencí var. „Modřické“ (D10-A + 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.

Důvodem odmítnutí „nulové varianty (D10-C) je především další zvýšení emisní a hlukové zátěže z dopravy v dotčeném území podél stávajících komunikací (dálnice D1 + ul. Vídeňská).

Silnice I/23 Rosice - Zakřany**D15-A (I/23) Rosice - Zakřany, přeložka s obchvaty sídel, varianta „Severní“, silnice I.třídy dvoupruhová**

Trasa komunikace I/23 vedená severně od Zakřan, jižně od Zastávky a dále severně od Rosic po dálnici D1.

D15-B (I/23) Rosice - Zakřany, přeložka s obchvaty sídel, varianta „Jižní“, silnice I.třídy dvoupruhová

Trasa komunikace I/23 vedená severně od Zakřan, jižně od Babic u Rosic a dále jižně od Rosic s napojením na stávající silnici I/23 v prostoru východně od Rosic.

Hodnocení variant řešení

Hodnocení variant řešení záměru varianta „Severní“ (D15-A) a varianta „Jižní“ (D15-B) je uvedeno v přílohové části dokumentace 2.2.

Výsledek bodového hodnocení variant

	H	HA	HB	HC	HD1	HD2	HE	HF
D15-A "Severní"	266	161	0	16	56	27	5	1
D15-B "Jižní"	269	135	0	44	63	21	5	1

Komentář

Koridory v obou variantách řešení se přibližují obytné zástavbě. V měřítku hodnocení je jako varianta s potenciálně významnějšími negativními vlivy na obyvatelstvo hodnocena var. „Severní“ (D15-A). Varianta „Jižní“ (D15-B) je v menším kontaktu s obytnou zástavbou, tedy její vliv na hlukovou a emisní zátěž obyvatelstva bude pravděpodobně mírnější než v případě varianty „Severní“ (D15-A).

Z hlediska vlivu na zájmy ochrany přírody a krajiny jsou obě varianty hodnoceny jako rovnocenné. Žádný s vymezených koridorů není v kontaktu se skladebnými částmi ÚSES či územím chráněným ve smyslu §14 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění platných předpisů. Řešení v obou variantách bude spojeno s vlivy na krajinný ráz území.

Koridory v obou variantách řešení prochází záplavovým územím Bobravy, jejich vliv na odtokové poměry je srovnatelný. Koridor ve var. „Jižní“ (D15-B) prochází dvěma ochrannými pásmy vodních zdrojů.

Z hlediska vlivu na ZPF je jako varianta přijatelnější hodnocena var. „Severní“ (D15-A). Řešení záměru ve var. „Jižní“ (D15-B) bude spojeno s vyšším zábořem ZPF, vyšší kvality.

Z hlediska vlivu na PUPFL je jako varianta šetrnější hodnocena varianta „Jižní“ (D15-B), jejíž realizace je spojena s menšími vlivy na lesní ekosystémy (nižší rozsah záboru PUPFL). V obou variantách jsou dotčeny lesy kategorie - les hospodářský.

Vlivy na horninové prostředí obou variant jsou srovnatelné. Vymezené koridory v obou variantách prochází územím se svahovými deformacemi a územím s výskytem důlních děl.

V měřítku hodnocení nebyly identifikovány vlivy na kulturní a historické hodnoty území.

Shrnutí vyhodnocení variant – dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území NATURA 2000 (Chvojková, Volf, 2010)

Bez vlivu na lokality Natura 2000.

Závěr

V měřítku provedeného hodnocení jsou předložené varianty hodnoceny jako srovnatelné, s mírnou preferencí varianty „Severní“ (D15-A).

Zpracovatelé SEA doporučují při výběru výsledné varianty zohlednit vedle environmetálních kritérií také ostatní kritéria, především dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická kritéria.

Realizace záměru ve var. D15-A je možná za podmínek stanovených v kap. A.7.

Silnice I/50 Brankovice - Kožušice

D25 – A (I/50) Brankovice – Kožušice - hranice kraje, varianta „Severní“, silnice I.třídy dvoupruhová

Trasa komunikace I/50 vedená západně od stávající trasy silnice I/50. Obec Brankovice obchází při jejím západní a severním okraji směrem k obci Malínky, kterou obchází ze severu a dále pokračuje v trase stávající komunikace.

D25 – B (I/50) Brankovice – Kožušice - hranice kraje, varianta „Jižní“, silnice I.třídy dvoupruhová

Trasa komunikace I/50 vedená jižně od stávající silnice I/50. Obec Brankovice obchází při jejím jižním okraji a pokračuje směrem k jihovýchodu až po hranici kraje.

Koridor nemá zajištěnou návaznost na území Zlínského kraje.

Hodnocení variant řešení

Hodnocení variant řešení záměru ve var. „Severní“ (D25-A) a var. „Jižní“ (D25-B) je uvedeno v přílohové části dokumentace 2.2.

Výsledek bodového hodnocení variant

	H	HA	HB	HC	HD1	HD2	HE	HF
D25-A "Severní "	260	135	42	8	49	21	0	5
D25-B "Jižní "	252	140	7	20	56	24	0	5

Komentář

V případě obou variant dojde ke snížení imisní i hlukové zátěže v centrální části obcí Brankovice, Malínky a Kožušice. Koridor ve variantě „Jižní“ (D25-B) se dotýká okrajové části zástavby obce Brankovice z jihu, koridor ve var. „Severní“ (D25-A) okrajové části zástavby obcí Brankovice, Malínky a Kožušice.

Z hlediska vlivu na zájmy ochrany přírody a krajiny není hodnocení variant jednoznačné. Koridor ve var. „Severní“ (D25-A) prochází územím přírodní památky Přední Galašek. Vzhledem k omezeným

územním podmínkám vedení trasy mimo plochu PP Přední Galašek nelze negativní vlivy na toto chráněné území zcela vyloučit. Trasa ve variantě „Jižní“ (D25-B) je naopak spojena s reálně významným zásahem do krajinného rázu a negativně je hodnocena z hlediska fragmentace krajiny. Koridor trasy je vymezen v poloze oddálené od zastavěného území a vytváří v krajině novou bariéru. Koridor v obou variantách kříží regionální biokoridor ÚSES, koridor ve var. „Jižní“ (D25-B) se přimyká k ploše regionálního biocentra.

Z hlediska vlivu na povrchové a podzemní vody je příznivěji hodnocen koridor ve var. „Severní“ (D25-A). Realizaci záměru v obou variantách dojde mírnému ovlivnění režimu odtoku povrchových vod. Trasa v obou variantách přechází záplavová území.

Z hlediska vlivu na ZPF je příznivěji hodnocena varianta „Severní“ (D25-A) z důvodu nižšího rozsahu záboru ZPF. Také předpokládaný rozsah záboru kvalitních půd (I. a II. třída ochrany) je ve variantě „Severní“ (D25-A) nižší.

Z hlediska rozsahu záboru PUPFL je jako mírně příznivější hodnocena var. „Severní“ (D25-A), jejíž realizace je spojena pouze s minimálním zábořem PUPFL. Ani zábor ve var. „Jižní“ (D25-B) však není výrazný. Koridory zasahují do lesa kategorie - les hospodářský.

V měřítku hodnocení nebyly identifikovány vlivy na horninové prostředí.

Ani jedna z variant není spojena s významnými vlivy na horninové prostředí a kulturní a historické hodnoty.

Shrnutí výsledků hodnocení HIA (Atem, 2010)

Na základě výše uvedených údajů je možné konstatovat následující závěry:

- realizace kteréhokoliv z navrhovaných záměrů oproti stávajícímu stavu přinese v tomto úseku zlepšení situace oproti nulové variantě
- z navrhovaných záměrů se jako poněkud méně vhodná varianta jeví záměr D25-B, u něhož byly vypočteny vyšší hodnoty zasažení obyvatel v pásmu kardiovaskulárního rizika pro denní i noční hluk (50 dB v noci a 60 dB ve dne). Rozdíl však činí pouze cca 20 obyvatel, což je s ohledem na nejistoty hodnocení rozdíl velmi malý. Na druhé straně varianta D25-B vykazuje nižší celkový počet lidí v pásmech nad 40 dB, což je významné z hlediska rušení spánku.
- lze tak konstatovat, že obě varianty jsou téměř srovnatelné, varianta D25-B je poněkud méně příznivá. Vzhledem k tomu, že ve výše uvedených tabulkách je hodnocen stav bez realizace protihlukových opatření, je nutno tento výsledek interpretovat tak, že ve variantě D25-B bude pravděpodobně největší rozsah případně budovaných protihlukových stěn a valů.

Obě navrhované varianty lze považovat za přípustné a způsobí pouze určitou lokální zátěž v místě trasy. Návrh přeložky silnice I/50 je vhodné je podrobit standardnímu procesu vyhodnocení v rámci příslušných schvalovacích procesů, včetně zpracování kompletní rozptylové a hlukové studie i vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví. Teprve pak je možné získat podrobněji kvantifikovanou míru rizika a specifikovat rozsah a místa nezbytných opatření.

Shrnutí vyhodnocení variant – dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území NATURA 2000 (Chvojková, Volf, 2010)

Bez vlivu na lokality Natura 2000.

Závěr

Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta „Severní“ (D25-A). Doporučení této varianty k zapracování do návrhu ZÚR se opírá o tyto argumenty:

- koridor var. „Severní“ (D25-A) vytváří relativně lepší územní podmínky pro minimalizaci vlivů podpovrchové a podzemní vody a lesní ekosystémy.
- koridor v této variantě je v měřítku zpracování hodnocen příznivěji ve vztahu ke krajinnému rázu a fragmentaci krajiny;
- koridor var. „Severní“ (D25-A) je dle HIA hodnocen mírně příznivěji;

Zpracovatelé SEA doporučují při výběru výsledné varianty zohlednit vedle environmetálních kritérií také ostatní kritéria, především dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická.

Realizace záměru ve var. D25-A je možná za podmínek stanovených v kap. A.7.

Obchvat Kuřimi

D35-A (II/385) Kuřim obchvat, varianta „Severní obchvat“, silnice II.třídy dvoupruhová

Varianta severního obchvatu je dlouhodobě sledována v celkové koncepci uspořádání dopravních sítí v prostoru Kuřimi. Vedle odvedení dopravy z přetíženého průtahu Kuřimi 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.

D35-B (II/385) Kuřim obchvat, varianta „Jižní obchvat s tunelem“, silnice čtyřpruhová nekategorizovaná

Cílem navrhované komunikace je vytvoření nového (optimálního) připojení města Brna na rychlostní silnici R43 komunikačním propojením v poloze jižního obchvatu Kuřimi s přechodem terénního hřbetu Kuřimské hory na území PPK Baba tunelovým úsekem o délce cca 1,2 km. Komunikace je navrhována ve čtyřpruhovém uspořádání.

D35-C (II/385) Kuřim obchvat, varianta „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“ (podmíněno realizací R43 ve var. optimalizované MŽP), silnice II.třídy dvoupruhová

Koridor R43 vedený v poloze severního obchvatu Kuřimi ve var. D35-A, zcela vylučuje možnost vedení samostatného silničního severního obchvatu Kuřimi. Tuto funkci by převzal v návaznosti na variantu „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“ dílčí úsek R43 mezi MÚK Kuřim, východ a MÚK Čebín s napojením silnice II/385 ve směru na Tišnov. V této koncepci se předpokládá, že silniční spojení Brno – Tišnov by ve směru od Brna a silnice I/43 probíhalo v úseku navazující varianty „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“, dále po R43 ve var. „Optimalizované MŽP od MÚK Kuřim-východ po MÚK Čebín.

Hodnocení variant řešení

Hodnocení variant řešení záměru ve variantách „Severní obchvat“ (D35-A), „Jižní obchvat s tunelem“ (D35-B) a „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“ (D35-C) je uvedeno v přílohové části dokumentace 2.2.

Výsledek bodového hodnocení variant

	H	HA	HB	HC	HD1	HD2	HE	HF
D35-A "Severní obchvat"	185	75	26	4	35	44	0	1
D35-B "Jižní obchvat s tunelem"	292	119	53	16	51	52	0	1
D35-C "Severní obchvat optimalizovaný MŽP"	180	111	0	0	28	41	0	0

Komentář

Z hlediska vlivu na ovzduší a obyvatelstvo je jako varianta nejšetrnější hodnocena var. „Severní obchvat“ (D35-A) z důvodu trasování koridoru v nejpříznivější poloze vůči obytné zástavbě. Tato varianta je doporučena rovněž hodnocením HIA.

Z hlediska vlivu na prvky v zájmu ochrany přírody a krajiny byly identifikovány vlivy na maloplošná zvláště chráněná území přírody u var. „Jižní obchvat s tunelem“ (D35-B), jejíž koridor je trasován v blízkosti PP Šiberná. Koridor ve var. „Severní obchvat“ (D35-A) je vymezen v blízkosti PR Obůrky – Třeštětec a PP Zlobice. Územní vymezení koridorů vytváří územní podmínky pro vedení trasy mimo tato chráněná území. Vlivy na skladebné části ÚSES byly hodnocením identifikovány v případě koridoru „Jižní obchvat s tunelem“ (D35-B), který kříží osu nadregionálního biokoridoru a koridoru „Severní obchvat“ (D35-A), který kříží regionální biokoridor.

Ve vztahu ke krajinnému rázu je jako varianta s nejvyšší intenzitou působení negativních vlivů (v měřítku provedeného hodnocení) hodnocena var. „Jižní obchvat s tunelem“ (D35-B). Koridor v této variantě je vymezen na území přírodního parku Baba. Potenciální negativní vlivy na krajinný ráz jsou minimalizovány tunelovým řešením.

Z hlediska vlivu na povrchové a podzemní vody je jako varianta s nejvyšší intenzitou působení negativních vlivů hodnocena var. „Jižní obchvat s tunelem“ (D35-B) z důvodu identifikace střetu koridoru s ochranným pásmem vodního zdroje. Tunelové řešení v této variantě bude spojeno s vlivy na režim podzemních vod.

Nejvyšší celkový zábor ZPF bude spojen s řešením ve var. „Jižní obchvat s tunelem“ (D35-B), jako varianta s nejnižším rozsahem záboru ZPF je hodnocena varianta „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“ (D35-C). Z hlediska míry ovlivnění bonitně cenných zemědělských půd je jako „nejlepší“ hodnocena var. „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“ (D35-C). Varianty „Severní obchvat“ (D35-A) a „Jižní obchvat s tunelem“ (D35-B) jsou z tohoto pohledu hodnoceny jako přibližně srovnatelné.

Nejvýznamnější zásah do lesních porostů bude spojen s řešením ve var. „Jižní obchvat s tunelem“ (D35-B), nejnižší ve var. „Severní obchvat“ (D35-A). Z hlediska rozsahu záboru lesa kategorie les zvláštního určení jsou všechny tři varianty hodnoceny jako srovnatelné.

Hodnocením variant nebyl identifikován vliv na ložiska nerostných surovin, svahové deformace či poddolovaná území.

Ani jedna z variant řešení není spojena s významnými vlivy na kulturní a historické hodnoty území.

Shrnutí výsledků hodnocení HIA (Atem, 2010)

- nejméně přijatelnou variantou je varianta nulová a varianta D35-C, tedy severní obchvat Kuřimi s napojením na R43 v optimalizované variantě. U této varianty však není problémem její vedení v dané lokalitě, ale skutečnost, že při optimalizované variantě R43 zůstává větší podíl dopravy na současné silnici I/43, která přirozeně více zasahuje obytnou zástavbu.
- naopak nejpříjemněji se jeví varianta D35-A, tedy severní obchvat s napojením na R43 v bystrcké variantě, a to jak z hlediska znečištění ovzduší, tak hlukové zátěže.
- z hlediska znečištění ovzduší je třeba říci, že určitá část obyvatel bude zasažena zvýšenými koncentracemi PM10, PM2,5 a všichni obyvatelé budou zasaženi vyššími koncentracemi benzo(a)pyrenu.
- z hlediska hluku je nutno v části území očekávat jak obtěžování obyvatel a rušení spánku, tak i výskyt zdravotních účinků spojených s expozicí zvýšenému hluku (zejména kardiovaskulární onemocnění).
- nepříznivé projevy je nutno očekávat zejména v nulové variantě, tj. bez realizace záměru. Nulová varianta je tedy hodnocena jako varianta nejméně příznivá. Naopak realizací záměru dojde k významnému snížení hlukové a imisní zátěže dotčených sídel, a to nejen Kuřimi, ale i sídel podél stávající komunikace I/43.

Shrnutí vyhodnocení variant – dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území NATURA 2000 (Chvojková, Volf, 2010)

Bez vlivu na lokality Natura 2000.

Závěr

Z hlediska vlivu na složky životního prostředí jsou varianty D35-A a D35-C hodnoceny jako přijatelné. Dle výsledného bodového hodnocení jsou mezi nimi pouze minimální rozdíly s mírnou preferencí var. D35-C, zejména z důvodu menších předpokládaných vlivů na přírodu a krajinu. Z hlediska vlivu na veřejné zdraví (HIA) je jako nejvhodnější klasifikována varianta D35-A a var. D35-C jako nejméně vhodná. Řešení ve var. D35-B je hodnoceno jako nejméně příznivé z důvodu významných vlivů na většinu složek životního prostředí a není k zapracování do ZÚR doporučeno.

Na základě výše uvedených skutečností doporučuje SEA tým do užšího výběru pro zapracování do návrhu ZÚR koridory variant D35-A a D35-C.

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.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

ELEKTROENERGETIKA

TE21-A (TS 110/22 kV) Znojmo-město + napojení novým vedením na síť 110 kV (R110 kV Znojmo); varianta 1

Trasa elektrického vedení je vedena od TS 110/22 kV Znojmo město v souběhu se železniční tratí č.241 směrem na severovýchod, po odpojení od železniční trati je vedení ukončeno v Kuchařovicích.

TE21-B (TS 110/22 kV) Znojmo-město + napojení novým vedením na síť 110 kV; varianta 2 (aktuální)

Trasa elektrického vedení od TS 110/22 kV Znojmo město směrem na jihovýchod a dále v prostoru západně od Tasovic s překročením železniční trati č.246.

Hodnocení variant řešení

Hodnocení variant řešení záměru TE21- A a TE21-B je uvedeno v přílohové části dokumentace 2.2.

Výsledek bodového hodnocení variant

	H	HA	HB	HC	HD1	HD2	HE	HF
TE21-A	49	39	0	0	7	3	0	0
TE21-B	90	16	4	8	7	23	32	0

Komentář

Realizace záměru není v žádné z předložených variant spojena s významnými vlivy na obyvatelstvo. Trasa koridoru ve var. TE21-A zasahuje do zástavby Znojma. Tento koridor je proto v měřítku zpracování hodnocen méně příznivěji z důvodu jeho vyšší pohledové exponovanosti a potenciálně vyššího rizika narušení faktorů pohody je méně zásadní.

Z hlediska vlivu na zájmy ochrany přírody a krajiny je jako varianta přijatelnější hodnocena varianta TE21-A. Důvodem tohoto hodnocení je trojnásobné křížení koridoru TE21-B s regionálním biokoridorem. Z hlediska vlivu na krajinný ráz lze rovněž variantu TE21-A hodnotit jako příznivější z důvodu její kratší délky.

Koridor ve var. TE21-B zasahuje do ochranného pásma vodního zdroje a záplavové území. V obou případech lze vyloučit působení negativních vlivů na uvedené vodohospodářské charakteristiky.

V měřítku zpracování byly identifikovány malé vlivy na lesní ekosystémy. Vymezení koridoru vytváří předpoklady pro vyloučení či minimalizaci těchto vlivů.

Z hlediska vlivu na horninové prostředí je jako varianta méně příznivá hodnocena varianta TE21-B. Její koridor prochází chráněným ložiskovým územím Tasovice a výhradním ložiskem štěrkopísků.

Ani jedna z variant řešení není spojena s významnými vlivy na kulturní a historické hodnoty území.

Shrnutí vyhodnocení variant – dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území NATURA 2000 (Chvojková, Volf, 2010)

Doporučena varianta TE21-A.

Závěr

V měřítku hodnocení je jako varianta přijatelnější hodnocena varianta TE21-A.

Realizace záměru ve var. TE21-A je možná za podmínek stanovených v kap. A.7.

Zpracovatelé SEA doporučují při výběru výsledné varianty zohlednit vedle environmetálních kritérií také ostatní kritéria, především technicko-ekonomická.

PLYNÁRENSTVÍ

TE40-A VVTL plynovod DN 800 PN 80 Brumovice – Uherčice

Koridor vymezen od Brumovic směrem ke Kloboukům, pokračuje západní směrem do prostoru mezi obce Šitbořice a Nikolčice ke Křepicím, východně obchází obec Velké Němčice a je ukončen v prostoru severovýchodně od obce Uherčice.

TE 40-B VVTL plynovod DN 800 PN 80 Brumovice – Trkmanec

Koridor vymezen od Brumovic směrem k jihovýchodu. V prostoru jihozápadně od Terezína se uklání dále k jihovýchodu, východně obchází obec Kobylí, Bořetice, Velké Pavlovice a je ukončen v lokalitě Trkmanec.

Hodnocení variant řešení

Hodnocení variant řešení záměru TE40- A a TE40-B je uvedeno v přílohové části dokumentace 2.2.

Výsledek bodového hodnocení variant

	H	HA	HB	HC	HD1	HD2	HE	HF
TE40-A	31	7	13	4	0	3	3	1
TE40-B	28	12	4	0	0	8	3	1

Komentář

Záměr není spojen s negativními vlivy na obyvatelstvo. Z hlediska vlivu na ovzduší je výstavba vtl. plynovodu hodnocena jednoznačně kladně.

Z hlediska vlivu na zájmy ochrany přírody a krajiny je příznivěji hodnocen koridor ve var. TE 40-B. Koridor ve variantě TE40-A je vymezen v blízkosti PP Plácky, kříží regionální biokoridor, prochází v blízkosti regionálního biocentra. Identifikované střety nevyvolávají významné negativní vlivy a riziko vzniku vlivu je malé. Vymezení koridoru vytváří územní podmínky pro jeho trasování mimo plochu chráněného území a plochu biocentra. Koridor ve var. TE40-B kříží regionální biokoridor. Křížení trasy plynovodu s biokoridorem není spojeno s rizikem působení negativních vlivů.

Koridor trasy ve var. TE40-A zasahuje do okrajové části ochranného pásma přírodního léčivého zdroje. Realizace záměru však není spojena s významným rizikem vzniku negativních vlivů na dotčený zdroj léčivých vod. Trasování koridoru TE40-B záplavovým územím nebude spojeno s negativními vlivy na odtokové poměry v území.

Realizace záměru není v žádné z předložených variant spojena s významnými vlivy na ZPF.

Z hlediska vlivu na PUPFL je jako varianta mírně příznivější hodnocena var. TE40-A. Koridor ve variantě TE40-B okrajově zasahuje do lesních porostů kategorie - Les zvláštního určení.

Vlivy na kulturní a historické hodnoty nebyly v měřítku zpracování identifikovány.

Shrnutí vyhodnocení variant – dokumentace Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na území NATURA 2000 (Chvojková, Volf, 2010)

Na základě dostupných informací není možné na úrovni ZÚR vybrat variantu s menšími negativními vlivy.

Závěr

V měřítku zpracování ZÚR je jako koridor s potenciálně menší intenzitou působení negativních vlivů hodnocen koridor TE40-B.

Vzhledem k rozsahu vlivů identifikovaných hodnocením koridoru TE40-A není řešení v této variantě vyloučeno za předpokladu zajištění ochranných technických opatření k vyloučení a minimalizaci negativních vlivů na sledované složky životního prostředí.

Realizace záměru ve var. TE40-B je možná za podmínek stanovených v kap. A.7.

Zpracovatelé SEA doporučují při výběru výsledné varianty zohlednit vedle environmetálních kritérií také ostatní kritéria, především technicko ekonomická.