

C. KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ

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

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

(k bodům 1 – 17)

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

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

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

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

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

(k bodům 18 – 25)

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

- **Rozvojová oblast OB3 Brno:** Zařazení oblasti do PÚR ČR 2008 je zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, vyznačující se velmi silnou koncentrací obyvatelstva a ekonomických činností, které mají z velké části i mezinárodní význam. Rozvojově podporujícím faktorem pro rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a rychlostními silnicemi a I. tranzitním železničním koridorem. Sílicí mezinárodní kooperační svazky napojují oblast zejména na prostor Vídně a Bratislavy. Oblast je v PÚR ČR 2008 vymezena územím obcí z ORP Brno, Blansko, Kuřim, Pohořelice, Rosice, Slavkov, Šlapanice, Tišnov, Vyškov a Židlochovice. Zpřesněné vymezení oblasti v ZÚR JMK vychází z vymezení suburbánního území města Brna podle ÚPG JMK z roku 2006 a z výsledků socioekonomických a environmentálních diferenciací území podle rozboru URÚ v ÚAP JMK z roku 2008. Na hranicích JMK a kraje Vysočina na rozvojovou oblast OB3 navazuje rozvojová osa republikového významu OS5 Praha – Kolín – Jihlava – Brno, vymezená v PÚR 2008. Rozvojová osa OS5 vymezená v ZÚR kraje Vysočina, navazující na území JMK na rozvojovou oblast OB3 Brno, na území Jihomoravského kraje přímo nezasahuje.
- **Rozvojová osa OS9 Brno – Svitavy / Moravská Třebová.** Zařazení osy do PÚR ČR 2008 je pro území Jihomoravského kraje zdůvodněno územím ovlivněným silnicí I/43 (součást sítě TEN-T), připravovanou rychlostní silnicí R43 a železniční tratí č. 260 Brno – Česká Třebová (I. tranzitní železniční koridor – součást sítě TEN-T) při spolupůsobení center osídlení Blansko a Boskovice. Osa je v PÚR ČR 2008 na území kraje vymezena obcemi mimo rozvojovou oblast OB3 s výraznou vazbou na uvedené významné dopravní cesty. Širší vymezení osy v severní části území JMK vyplývá z polohy navrhovaného koridoru R43 a z předpokladu pozitivních vlivů na socioekonomickou stabilizaci a rozvoj dnes oslabeného okrajového území tzv. Malé Hané na rozhraní Jihomoravského a Pardubického kraje. S vymezením OS9 na území Pardubického kraje je vymezení OS9 na území Jihomoravského kraje koordinováno přímou návazností v severozápadním okraji osy (ve stopě silnice I/43).
- **Rozvojová osa OS10 (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava).** Zařazení osy do PÚR ČR 2008 je pro území Jihomoravského kraje zdůvodněno územím ovlivněným dálnicemi D1 v úseku hranice JMK / ZLK – Vyškov – Brno a D2 v úseku Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko, železniční tratí č. 250 v úseku Brno – Břeclav (I. tranzitní železniční koridor – součást sítě TEN-T) a spolupůsobením center Vyškov a Břeclav. Osa je v PÚR ČR 2008 na území kraje vymezena obcemi mimo rozvojovou oblast OB3 s výraznou vazbou na uvedené významné dopravní cesty. Zpřesněné vymezení osy v ZÚR JMK se opírá též o výsledky ÚPG JMK z roku 2006 a z rozboru URÚ v ÚAP JMK z roku 2008. Zpřesněné vymezení OS10 na území Jihomoravského kraje navazuje přímo na zpřesněné vymezení osy v ZÚR Olomouckého kraje.
- **Rozvojová osa OS11 Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – hranice ČR / Rakousko.** Zařazení osy do PÚR ČR 2008 je pro území Jihomoravského kraje zdůvodněno územím ovlivněným připravovanou rychlostní silnicí R55 v úseku Uherské Hradiště – Břeclav, železniční tratí č. 330 Přerov – Břeclav (II. tranzitní železniční koridor) a spolupůsobením center Veselí nad Moravou, Hodonín a Břeclav. Osa je v PÚR ČR 2008 na území kraje vymezena obcemi mimo rozvojovou osu OS10 s výraznou vazbou na uvedené významné dopravní cesty. Zpřesněné vymezení osy v ZÚR JMK se opírá též o výsledky ÚPG JMK z roku 2006 a z rozboru URÚ v ÚAP JMK z roku 2008. Zpřesněné vymezení OS11 na území Jihomoravského kraje navazuje přímo na zpřesněné vymezení osy v ZÚR Zlínského kraje.

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

(k bodu 26)

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

(k bodům 27 – 34)

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

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

- **Rozvojová osa N-OS4 Kyjovská:** Rozvojová osa nadmístního významu je vymezena v ZÚR JMK z důvodu vyvolání možných rozvojových impulsů v území podél zahrnutého úseku silnice I/50 Slavkov u Brna – Brankovice a vedení železničních tratí č. 340 Brno – Slavkov u Brna – Kyjov – Bzenec – Veselí nad Moravou. Osa je vymezena na území ORP Bučovice, Kyjov a Hodonín. Osa navazuje severně na OB3 Brno a jižně na OS11.

(k bodům 35 – 36)

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

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

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

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

(k bodům 37 – 49)

- **Specifická oblast N-SOB1 Vranovsko:** Specifická oblast nadmístního významu vymezena v ZÚR JMK z důvodu výrazného socioekonomického oslabení obcí v příhraničním jihozápadním cípu kraje v sousedství s Jihočeským krajem, krajem Vysočina a přiléhajícím územím Dolního Rakouska. Rozvoj oblasti může podnítit intenzivnější využití přírodních, kulturně historic-

kých a civilizačních hodnot v území pro cestovní ruch, rekreaci a turistiku a zlepšení dopravní dostupnosti sídel oblasti k silnici I/38, k centru ORP Znojmo a k dalším centrům osídlení na sousedním území. Rozvoji oblasti může napomoci též sousedství s N-OS1 Znojemská. V ZÚR sousedních krajů Jihočeského a Vysočina nebyla v přiléhajícím území vymezena žádná specifická oblast.

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

a Pardubického kraje. V ZÚR kraje Vysočina nebyla v přiléhajícím území vymezena žádná specifická oblast, v ZÚR Pardubického kraje je v navazujícím území vymezena krajská specifická oblast SOBk2.

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

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

Z důvodu transparentnosti procesu pořizování ZÚR JMK jsou v této kapitole ponechány všechny varianty záměrů včetně jejich hodnocení. Text je doplněn o vypořádání stanovisek dotčených orgánů a doporučení Zastupitelstva Jihomoravského kraje k výběru variant.

(k bodu 50)

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

S odvoláním na článek (122) PÚR ČR 2008 bylo v předchozích etapách ZÚR JMK navrženo pro řešení kapacitní silnice S13 - Alternativní spojení západní hranice ČR s východem území jižně od D1. V PÚR ČR 2008 je stanoven úkol pro Ministerstvo pro místní rozvoj prověřit účelnost tohoto paralelního spojení s termínem 2011. Úkol dosud nebyl splněn, proto v souladu se stanoviskem MMR byl záměr vypuštěn.

C.4.1 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

C.4.1.1 Silniční doprava

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

- „Jihomoravský kraj; Model silniční dopravy pro výhledovou síť JMK; III. etapa – Dopravní modely“, červen 2009 (dále MODEL 2009)
- „Model silniční dopravy pro výhledovou síť Jihomoravského kraje, doplněk podkladů pro 2. Návrh ZÚR JMK“, duben 2010 (dále MODEL 2010)

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

Výsledky modelování byly využity při prověřování jednotlivých navrhovaných koridorů a variant, následně při výběru doporučených variant a navrhovaného řešení.

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

KONCEPČNÍ VARIANTA „OPTIMÁLNÍ“

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

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

Varianta „OPTIMÁLNÍ“ - přehled navrhovaných záměrů		
Označení silnice	Identifikační kód	Název
D1	D8	Dálnice D1 Kývalka – Holubice, rozšíření na 6ti pruh včetně mimoúrovňových křižovatek
R43	D1-A	Troubsko – Kuřim; varianta Bystrcká
	D2-A	Kuřim – Černá Hora; varianta „Německá“
	D3-A	Černá Hora – Svitávka; varianta „Německá“
	D4-A	Svitávka – Velké Opatovice – hranice kraje; varianta „Německá“
R52	D65-A	Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko (s napojením na dálnici A5 směr Wien)
R55	D5-A	Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec; varianta „ŘSD“
	D6	Rohatec - Hrušky
	D66-C	Hrušky – Břeclav (D2); varianta „ŘSD“
JZT	D10-A	Jihozápadní tangenta Troubsko (D1) – Rajhrad (R52); varianta „Modřická“
JT	D11-A	Jižní tangenta Modřice – Chrlice; varianta „Modřická“
JVT	D12	Jihovýchodní tangenta Chrlice (D2) - Šlapanice

Varianta „OPTIMÁLNÍ“ - přehled navrhovaných záměrů		
	DR4	Jihovýchodní tangenta – kapacitní nekategorizované spojení Šlapanice – MÚK Tvarožná
I/19	D13	Hodonín v okr. Blansko (hranice kraje) - Sebranice (R43), homogenizace včetně obchvatů sídel
I/23	D15-A	Rosice – Zakřany; přeložka s obchvaty sídel; varianta „Severní“
I/38	D7	Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko
I/40	D68	Mikulov – Břeclav, přeložka s obchvaty sídel
I/42	D17	Brno „Velký městský okruh“
I/43	D18	Česká – Kuřim, čtyřpruh
I/50	D25-A	Brankovice – Kožušice – hranice kraje; varianta „Severní obchvat“
I/53	D27	Znojmo – Pohořelice, homogenizace včetně MÚK a obchvatu Lechovic
I/54	D29	Kyjov – Bzenec, přeložka s obchvaty sídel
I/55	D70-A	Břeclav, obchvat varianta „Obchvatová“
II/152	D33	Želešice – Modřice, přeložka s obchvaty sídel
II/374	D40	Rájec-Jestřebí – Boskovice, přeložka s obchvaty sídel
II/380	D41	Tuřany, obchvat
II/385	D34	Hradčany – Čebín, obchvat
	D35-A	Kuřim obchvat; varianta „Severní obchvat“
II/416	D37	Hrušovany u Brna – Vojkovice – Blučina, přeložka s obchvaty sídel
II/417	D38	Brno, Slatina – Šlapanice, přeložka s obchvaty sídel
II/431	D32	Bučovice, přeložka jih
II/602	D36	Bosonohy, obchvat
A5	Rakousko	Wien – Drasenhofen – hranice Rakousko / ČR

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

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

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

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

Řešení v ZÚR JMK: záměr D8

- **Dálnice D2** - při realizaci jihozápadní a jižní tangenty bude stávající šířkové uspořádání vyhovovat v celé délce.
- **Rychlostní silnice R43** - předpokládané intenzity dopravy na silnici R43 vyžadují čtyřpruhové šířkové uspořádání. Ve variantě R43 „Boskovická“ je využití kapacity komunikace v úseku dálnice D1 (MÚK Ostrovačice) – MÚK Kuřim-východ výrazně nižší než ve variantě R43 „Bystrcké“. Nejvyšší zatížení je následně na R43 v úseku Kuřim – Svitávka, kde se výhledové hodnoty pohybují v rozmezí 20 až 24 tisíc vozidel/24 hod.

Řešení v ZÚR JMK: záměry D1 – D3 (prověřovány ve variantách)

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

Řešení v ZÚR JMK: záměr D65 (prověřován ve variantách)

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

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

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

Řešení v ZÚR JMK: záměr D12

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

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

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

Řešení v ZÚR JMK: záměr D15 (prověřován ve variantách)

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

Řešení v ZÚR JMK: záměr D15

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

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

- **Silnice I/43** (v úseku Česká – Svitávka; výhledově II/643) - stávající šířkové uspořádání již dnes nesplňuje požadavky na požadovaný stupeň kvality dopravy. Řešení úseku Česká – Kuřim – Svitávka by mělo patřit k prioritám dopravních staveb na území kraje, jak z hlediska zlepšení kvality dopravního spojení, tak z hlediska zvýšení bezpečnosti tohoto přetíženého úseku. Výpočetní metody žádného dopravního modelu nejsou schopny objektivně stanovit zatížení souběžných komunikací, což platí v případě realizace R43. Je možné, že zatížení stávající silnice I/43 v úseku Lipůvka – Svitávka bude po realizaci R43 o něco vyšší, poněvadž uvedené hodnoty nezahrnují vozidla, jejichž provozovatelé nebudou ochotni realizovat jízdu po zpoplatněné rychlostní silnici R43. V úseku Svitávka – hranice kraje je současná situace mírně příznivější. V žádném případě se však nejedná o trvale udržitelný stav. Po realizaci silnice R43 by se podstatně zvýšila kvalita dopravy na silnici I/43 i v tomto úseku.

Řešení v ZÚR JMK: záměry D18, D21, D22

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

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

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

Řešení v ZÚR JMK: záměr D27

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

Řešení v ZÚR JMK: záměr D29 + územní rezerva

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

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

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

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

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

Řešení v ZÚR JMK: záměr D41

- **Silnice II/385** - nejvíce zatížená silnice II.třídy na území Jihomoravského kraje. Stav v úseku Česká – Tišnov již v současné době naprosto nevyhovuje požadavkům na kvalitu dopravy a bezpečnost provozu. Přeložka silnice II/385 formou obchvatů obcí Kuřim, Čebín, Hradčany ve dvoupruhovém uspořádání nezajistí ve výhledu požadovanou kvalitu dopravy v úseku Čebín – Tišnov.

Řešení v ZÚR JMK: záměry D34, D35 (prověřovány ve variantách)

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

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

Součástí MODELU 2009 je zároveň vyhodnocení dílčích variant jednotlivých záměrů:

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

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

KONCEPČNÍ VARIANTA „ALTERNATIVNÍ“

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

Varianta „ALTERNATIVNÍ“ - přehled navrhovaných záměrů		
Označení silnice	Identifikační kód	Název
D1	D8	Dálnice D1 Kývalka – Holubice, rozšíření na 6ti pruh včetně mimoúrovňových křižovatek
R43	D1-C	(D1) – Kuřim; varianta „Optimalizovaná MŽP“
	D2-D	Kuřim – Černá Hora; varianta „Optimalizovaná MŽP“
	D3-A	Černá Hora – Svitávka; varianta „Německá“
	D4-B	Svitávka – Horní Smržov – hranice kraje; varianta „Diplomová práce – východní“

Varianta „ALTERNATIVNÍ“ - přehled navrhovaných záměrů		
Označení silnice	Identifikační kód	Název
R55	D5-B	Veselí nad Moravou (hranice kraje) – Rohatec; varianta „Alternativní trasa“ (mimo PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví)
	D6	Rohatec - Hrušky
	D66-C	Hrušky – Břeclav (D2); varianta „ŘSD“
	D66-A	Hrušky – Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko; varianta „Obchvatová – 3-HBH“ (s napojením na stávající B7 mezi obcemi Poysdorf a Grosskrut)
I/19	D13	Hodonín v okr. Blansko (hranice kraje) - Sebranice (R43), homogenizace včetně obchvatů sídel
I/23	D15-A	Rosice – Zakřany; přeložka s obchvaty sídel; varianta „Severní“
I/38	D7	Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko
I/40	D68	Mikulov – Břeclav, přeložka s obchvaty sídel
I/42	D17	Brno, „Velký městský okruh“
I/43	D18	Česká – Kuřim, čtyřpruh
I/50	D25-A	Brankovice – Kožušice – hranice kraje; varianta „Severní obchvat“
I/53	D27	Znojmo – Pohořelice, homogenizace včetně MÚK a obchvatu Lechovic
I/54	D29	Kyjov – Bzenec, přeložka s obchvaty sídel
II/152	D33	Želešice – Modřice, přeložka s obchvaty sídel
II/374	D40	Rájec-Jestřebí – Boskovice, přeložka s obchvaty sídel
II/380	D41	Tuřany, obchvat
II/385	D34	Hradčany – Čebín, obchvat
	D35-C	Kuřim, obchvat; varianta „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“
II/416	D37	Hrušovany u Brna – Vojkovice – Blučina, přeložka s obchvaty sídel
II/417	D38	Brno, Slatina – Šlapanice, přeložka s obchvaty sídel
II/431	D32	Bučovice, přeložka jih
II/602	D36	Bosonohy, obchvat
A5 / B7	Rakousko	Dálnice A5 Wien – Schrick (stav), dále pouze B7 s obchvaty sídel Erdberg, Poysdorf a Drasenhofen

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

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

- Vedení silnice R43 v Boskovické brázdě, tzn. var „Boskovická“ znamená nejen výrazné prodloužení objížděné trasy ve srovnání s vedením této silnice ve variantě „Bystrcké“, ale také její výrazně menší účinnost na snížení dopravních intenzit na základním komunikačním systému města Brna. Nejvíce se tato skutečnost projevuje v Hradecké ulici v Řečkovících, kde rozdíl intenzit ve výhledovém roce 2030 je 11 tisíc voz./24hod. v neprospěch pro dopravně méně výhodnou variantu vedení R43 v Boskovické brázdě (u var. „Bystrcké“ lze očekávat v ulici Hradecké cca 44 tis.voz/24 hod, u R43 ve variantě „Optimalizované MŽP“ cca 55 tis. voz/24 hod).

Předpokládané výhledové intenzity R43 v úseku od dálnice D1 po MÚK západně Kuřimi 15 až 16 tis. vozidel/24 hod v roce 2030, zdaleka nenaplnují kapacitní možnosti čtyřpruhové rychlostní komunikace. Výhledové hodnoty zatížení této komfortní komunikace jsou nejen nižší než stávající zatížení silnice I/43 v úseku Česká-Lipůvka, ale také silnice II/385 v úseku Česká-Kuřim.

- Vedení silnice R43 v poloze Boskovickou brázdou by si navíc vyžádalo kromě zkapacitnění úseku dálnice D1 od nové křižovatky na D1 ke stávající MÚK Kývalka (rozšíření na šestipruh) také další rozšíření dálnice D1 v úseku MÚK Kývalka – MÚK Brno-západ a MÚK Brno centrum – MÚK Brno jih na osmipruh. Dnes připravované rozšíření na šestipruhové uspořádání by ve výhledovém období po roce 2030 přestalo již kapacitně vyhovovat předpokládaným intenzitám dopravy.
- V úseku Kuřim – Svitávka je účinnost varianty „Optimalizované MŽP“ pro převedení dopravy z intravilánu obcí na stávající silnici I/43 srovnatelná s variantou „Německou“. Tento úsek rychlostní silnice využije naprostá většina dálkové dopravy. Místní doprava a vztahy Brno – Černá Hora, Bořítov a okolní obce, zůstanou především na stávající silnici I/43 (výhled II/643). Vypočtené hodnoty zatížení tohoto úseku R43 ve variantě „Optimalizované MŽP“ (22,9 tis. voz/24hod.), a ve variantě „Německé“ (23 tis.voz/24hod) jsou prakticky shodné.
- Vedení silnice R43 v úseku od MÚK Svitávka ve směru na Svitavy ve variantě „**Diplomová práce - východní**“ může přinést výrazné odlehčení stávající silnice I/43 v úseku od Sebranic po hranice kraje. Míra snížení dopravní zátěže v tomto úseku silnice I/43 bude pravděpodobně ponížena s ohledem na malé využití zpoplatněné komunikace pro dopravní vztahy na malé vzdálenosti. Pro tranzitní dálkovou dopravu ve směru na Hradec Králové a pro cílovou dopravu do Svitav (které tvoří dnes dohromady cca 42 % dopravního proudu na profilu sil. I/43 před Svitávkou), by tato varianta byla pravděpodobně atraktivnější, než trasa R43 přes Moravskou Třebovou (var. „Německá“), avšak pro méně významnou skupinu dálkových vztahů ve směru na Šumperk, znamená toto řešení prodloužení trasy. Hodnoty zatížení obou variant R43 na hranicích kraje jsou prakticky identické. Podstatnější rozdíly jsou pouze v míře zatížení stávající silniční sítě v koridoru Boskovice - Moravská Třebová, kde při realizaci trasy ve stopě „německé dálnice“ může dojít k výraznému snížení intenzit dopravy na stávajících silnicích II. třídy (II/368, II/372 a II/374).
- Způsob připojení rychlostní silnice R43 ve variantě „Optimalizované MŽP“ u Kuřimi na I/43 a město Kuřim a s tím i související řešení obchvatové komunikace Kuřimi, má velký vliv na zklidnění stávajícího průtahu silnice II/385 (stávající intenzita dopravy - 18 tis.voz/24 hod). Pro město Kuřim je poloha R43 ve variantě „Optimalizované MŽP“ v úseku D1 – Kuřim - Svitávka nejméně příznivou možností řešení výhledové sítě. Prodloužení délky obchvatové trasy ve směru od České na Tišnov znamená její nižší využívání a z toho plynoucí i vyšší zůstatek dopravy na stávajícím průtahu městem Kuřimi. Toto řešení by pravděpodobně znamenalo pro město Kuřim zachování stávajících velmi vysokých intenzit dopravy i ve výhledovém období.
- Při realizaci přivaděče Kuřim v jižní poloze se účinnost převedení dopravy ze stávajícího průtahu (sil. II/385) výrazně zvyšuje a přibližuje se optimální variantě řešení komunikační sítě pro obec Kuřim – vedení R43 ve variantě „Bystrcké“ kombinované s jižním přivaděčem, plnicím zároveň i funkci obchvatu města Kuřimi. Vedení R43 ve variantě „Bystrcké“ v kombinaci s obchvatem Kuřimi v jižní poloze je pravděpodobně také jedinou variantou, která vy nevyžadovala zkapacitnění úseku stávající silnice I/43 v úseku Česká - Kuřim. To však zásadně nelze očekávat při kombinaci obchvatu Kuřimi v jižní poloze s R43 ve var. „Optimalizované“, případně

„Boskovické“, kdy oddálené vedení silnice R43 znamená výrazně menší účinnost na snížení dopravních intenzit na základním komunikačním systému města Brna. Nejvíce se tato skutečnost projevuje v Hradecké ulici v Řečkovících, kde rozdíl výhledových intenzit je cca 11 tisíc voz./24hod. v neprospěch dopravně méně výhodných variant R43, vedených Boskovickou brázdou.

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

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

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

KONCEPČNÍ VARIANTA „BEZ ROZVOJE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY“

Výhledová komunikační síť Jihomoravského kraje v koncepční variantě „Bez rozvoje dopravní infrastruktury“ (MODEL 2010) nezahrnuje realizaci zásadních změn (navrhovaných záměrů) repub-

likového významu, tj. R43, R52, R55 a dále „tangenty“ - JZT, JT a JVT. Předpokládá realizaci zá-
měrů dopravní infrastruktury v minimálním rozsahu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pro spojení Brno - Wien lze v současné době použít i trasy přes hraniční přechody Hevlín, Poštorná a Lanžhot (viz následující schéma). Z těchto tří je pro zmíněné spojení nejvíce využíván přechod Lanžhot na dálnici D2. Celkově je však podíl využití všech těchto tras nevýznamný, jak vyplývá z výsledků směrových dopravních průzkumů na hraničních přechodech (HBH projekt spol. s.r.o., 2008). Je to zcela pochopitelné, neboť žádná z těchto cest nenabízí optimální poměr komfor-

tu jízdy a provozních nákladů. Dokončení rychlostní silnice S1 v okolí Vídně pravděpodobně přinese další pokles významu hraničního přechodu Lanžhot na dálnici D2 pro spojení Brno - Wien.

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

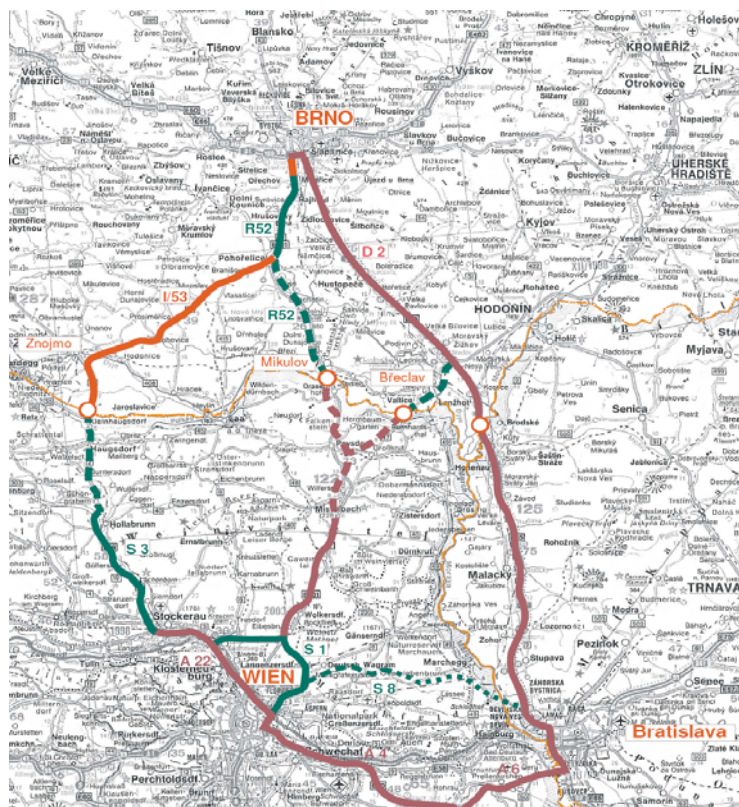
Počet vozidel na hraničních přechodech				
Silnice	Hraniční přechod	Obousměrné počty vozidel/24hod z Vídně a okolí ve směru		
		Praha	Brno	Severní Morava, Polsko
I/38	Hatě	1231	552	674
II/415	Hevlín*	6	72	42
I/52	Mikulov	613	1247	1316
I/55	Poštorná	27	35	28
D2	Lanžhot	106	204	58

*údaje z roku 2004

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

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

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



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

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

** z MÚK Brno-centrum na křižovatku A22 a B14 ve Vídni

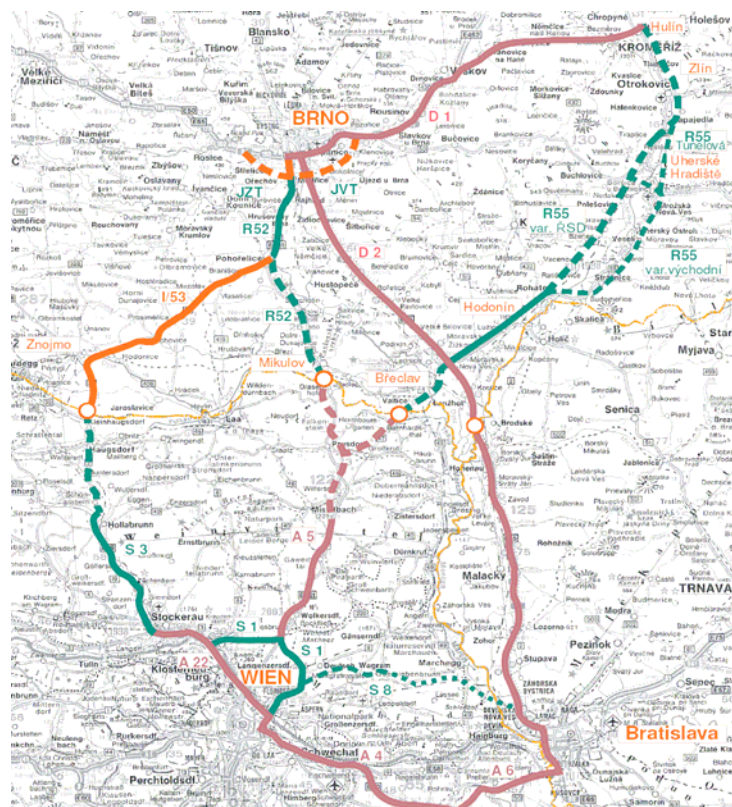
*** z MÚK Brno-jih na křižovatku A4 s A23 ve Vídni

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

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

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

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



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

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

(k bodům 51- 52)

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

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

Záměr R43 je součástí rozvojové osy OS9 Brno – Svitavy / Moravská Třebová, vymezené v PÚR ČR 2008. Naplňuje úkoly pro územní plánování definované v PÚR ČR. V krajské úrovni je záměr úzce spjat s úkoly pro územní plánování, vymezené v ZÚR JMK pro OS9 (část I., kap. B).

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

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

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

V minulosti byla pro tento úsek zpracována řada studií, hodnocení a prověřovacích dokumentací, jejichž cílem bylo vyhledat dopravně účinný koridor pro vedení této kapacitní silnice s návazností na dálnici D1 v prostoru západně od Brna. Na základě výsledků těchto studií a řady projednávání byla sledována výsledná poloha rychlostní silnice R43 v úseku Troubsko (D1) – Kuřim ve stopě „německé dálnice“ – var „**Bystrcká**“ (D1-A). Koridor R43 v úseku dálnice D1 – Kuřim ve stopě „německé dálnice“ (var. „Bystrcká“) byl vymezen v ÚPN VÚC Brněnské sídelní regionální aglomerační (1985), který pozbyl platnosti 31.12.2009 a v platném ÚP města Brna, schváleném v roce 1994.

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

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

▪ **Varianta „Bystrcká“ (D1-A)**

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

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

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

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

▪ **Varianta „Boskovická“ (D1-B)**

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

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

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

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

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

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

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

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

Zpracovatel v závěru studie konstatuje, že i když je varianta „Boskovická“ za zmíněných podmínek realizovatelná, studie nepovažuje za přínosné její podrobné rozpracování a přípravu její realizace.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Na základě vyhodnocení předložených variant R43 v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí projektant doporučil jako výslednou variantu R43 v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim var. „Bystrckou“ (D1-A).

V rámci projednání ZÚR JMK dle § 37 stavebního zákona byla uplatněna a vypořádána stanoviska dotčených orgánů následovně:

VYPOŘÁDÁNÍ STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ			
Varianty R43-1 / Dotčené org.	D1-A, var. „Bystrcká“	D1-B „var. Boskovická“	D1-C+alt. D1-C/Z, D1-C/J, var. „Optimalizovaná MŽP“
Ministerstvo životního prostředí	Z hlediska ochrany ovzduší jsou všechny varianty přijatelné. Z hlediska ochrany zvláště chráněných území jsou všechny varianty přijatelné při dodržení podmínek obsažených v kapitole D textové části.		
KrÚ JMK, odbor dopravy	V případě, že varianta „Optimalizovaná MŽP“ ozn. D1-C bude vybrána jako výsledná varianta řešení vedení koridoru rychlostní silnice R43 bude v ZÚR JMK dořešeno propojení rychlostní silnice R43 se sítí krajských silnic v prostoru MÚK Čebín.		
Ministerstvo zemědělství	Z hlediska ochrany lesů je preferována varianta D1-A; ostatní varianty jsou méně vhodné než preferovaná varianta D1-A, přesto přijatelné. Není doporučováno dále sledovat variantu D1-C/Z.		

Na základě vypořádání stanovisek dotčených orgánů nebyla vypuštěna žádná z variant. Zastupitelstvo Jihomoravského kraje bylo seznámeno s variantami a doporučilo usnesením č. 1204/10/Z 20 ze dne 16.12.2010 zvolit variantu „Bystrckou“ v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim.

Návrh vybrané varianty: **D1-A varianta „Bystrcká“** – dále značena **D1**

Odůvodnění:

Varianta „Bystrcká“ je v kombinaci se severním obchvatem Kuřimi z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí hodnocena jako dopravně účinnější, bez významnějších vlivů na složky životního prostředí. Z hlediska vlivů na obyvatelstvo a veřejné zdraví je koridor R43 podmíněn tunelovým řešením v prostoru Bystřce, doplněným protihlukovými opatřeními, která musí být řešena v rámci podrobné projektové přípravy.

V kombinaci s navazujícím severním obchvatem v prostoru Kuřimi umožňuje koncepčně a realizačně nezávislé řešení s vyloučením průtahu městem, pro regionální spojení Brno – Tišnov maximální účinnost s výrazným zklidněním dopravy na průjezdu Kuřímí.

Úsek R43-2 Kuřim – Černá Hora

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

▪ **Varianta „Německá“ (D2-A)**

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

▪ **Varianta „Malhostovická“ (D2-B)**

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

▪ **Varianta „Obchvatová“ (D2-C)**

Varianta „Obchvatová“ byla ze strany MŽP uplatněna u ŘSD ČR jako požadavek na doplnění hodnocení vlivů stavby na životní prostředí v rámci projektové přípravy stavby rychlostní silnice R43,

vedené ve stávajícím koridoru silnice I/43 v úseku Černá Hora – Česká s napojením do stávající trasy a s jejím odklonem u Ivanovic. Z hlediska funkce, technických požadavků, normových parametrů rychlostní silnice i dopadů na komunikační systém a obytnou funkci města Brna lze tuto variantu hodnotit jako zásadně kolizní. Mimo jiné by toto řešení neumožnilo odklonit dopravu mimo centrální část města Brna a způsobilo by zásadní přetížení připravovaného VMO – I/42, který výhledově vyžaduje „kapacitní posilu“ v podobě vnějšího dopravního koridoru, který může převzít R43 ve variantě „Bystrcké“. Napojení na nižší silniční síť a obsluhu území v této variantě zajišťují MÚK Lipůvka a Černá Hora.

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

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

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

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

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

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

Pro porovnání variant v tabulce byla využita následující kritéria a podmínky pro rozhodování, zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území.

Úsek R43-2 Kuřim – Černá Hora					
Kritéria a podmínky pro rozhodování		Hodnocení variant dle vybraných kritérií			
		Varianta „Německá“ (D2-A)	Varianta „Malhostovická“ (D2-B)	Varianta „Optimalizovaná MŽP“ (D2-D)	Varianta „Obchvatová“ (D2-C)
1.	Přepravní funkce, parametry, dopravní účinnost navržené varianty	– Varianta umožňuje návaznost na koridor R43 ve směru na Brno ve var. „Bystrčké“ (D1-A) a „Boskovické“ (D1-B) – návaznost na I/43 ve směru na Brno zajištěna z MÚK Čebín severním obchvatem Kuřimi – vazba na variantu jižního obchvatu Kuřimi není řešena (podmíněno prověřením prodloužení jižního obchvatu Kuřimi do MÚK Čebín) – mosty, estakády dl. 350-570 m	– Varianta umožňuje návaznost na koridor R43 ve směru na D1 ve var. „Bystrčké“ (D1-A) a „Boskovické“ (D1-B) – návaznost na I/43 ve směru na Brno zajištěna z MÚK Čebín severním obchvatem Kuřimi – vazba na variantu jižního obchvatu Kuřimi není řešena (podmíněno prověřením prodloužení jižního obchvatu Kuřimi do MÚK Čebín) – mosty, estakády 65 m, zářezy hl. 18-27m	– Varianta umožňuje návaznost koridoru R43 ve směru na D1 ve var. „Optimalizovaná MŽP“ (D1-C) a „Boskovické“ (D1-B) – vazba na variantu jižního obchvatu Kuřimi není řešena (podmíněno prověřením ve vztahu k blízkosti MÚK Kuřim sever) – mosty, tunel dl. 480m, zářezy hl.do 30m	– Varianta neumožňuje návaznost koridoru R43 ve směru na D1 v žádné z variant v úseku Kuřim – D1 – obchvat Kuřimi reálný pouze ve variantě severní (II/385), ve variantě jižní podmíněno zásadním přeřešením ve směru na Tišnov – zásadně kolizní z hlediska vlivů na obytné území Brna - dopravní přetížení komunikační sítě – neumožňuje odklon mimo VMO – není zajištěn třístupňový ochranný systém, – mosty, estakáda dl. 653 m, zářezy hloubky do 18 m
2.	Návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním potřeb obsluhy území	– MÚK Čebín (vazba na obchvat Kuřimi ve variantách severní a jižní) – MÚK Černá Hora – vazba na I/43	– MÚK Čebín (vazba na obchvat Kuřimi ve variantách severní a jižní) – MÚK Černá Hora – vazba na I/43	– MÚK Kuřim sever (vazba na Kuřim a silnici I/43 ve směru na Brno) – MÚK Černá Hora – vazba na I/43	– MÚK Lipůvka (vazba ve směru na Blansko) – MÚK Černá Hora – vazba na I/43
3.	Prostorová a funkční koordinace s ostatními záměry na provedení změn v území	– nejsou známy	– koordinace s navrhovanou technickou infrastrukturou - VV-TL republikového významu	– koordinace s navrhovanou technickou infrastrukturou - VV-TL republikového významu	– koordinace s navrhovanou technickou infrastrukturou - VV-TL republikového významu
4.	Minimalizace negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci dotčeného území	– řešeno oddálením trasy od obytného území sídel (Čebín, Malhostovice)	– řešeno oddálením trasy od obytného území sídel (Malá Lhota, Újezd u Černé Hory a Malhostovice)	– řešeno oddálením trasy od obytného území sídel (Malá Lhota, Újezd u Černé Hory a Malhostovice) s využitím terénního reliéfu	– řešeno oddálením trasy od obytného území sídel
5.	Minimalizace negativních vlivů na veřejné zdraví (hodnocení HIA)	– z hlediska znečištění ovzduší riziko celkově nízké a přijatelné – srovnatelné pro všechny varianty – z hlediska nočního hluku	– z hlediska znečištění ovzduší riziko celkově nízké a přijatelné – srovnatelné pro všechny varianty – z hlediska nočního hluku	– z hlediska znečištění ovzduší riziko celkově nízké a přijatelné – srovnatelné pro všechny varianty – z hlediska	– z hlediska znečištění ovzduší riziko celkově nízké a přijatelné – srovnatelné pro všechny varianty – z hlediska nočního hluku nepříznivá – realizace

Úsek R43-2 Kuřim – Černá Hora					
Kritéria a podmínky pro rozhodování		Hodnocení variant dle vybraných kritérií			
		Varianta „Německá“ (D2-A)	Varianta „Malhostovická“ (D2-B)	Varianta „Optimalizovaná MŽP“ (D2-D)	Varianta „Obchvatová“ (D2-C)
		příznivější společně s var. D2-B	příznivější společně s var. D2-A	nočního hluku méně příznivá oproti var. D2-A a D2-B	nevhodná
6.	Minimalizace negativních vlivů na přírodní hodnoty a krajinný ráz dotčeného území	– řešeno mosty, estakádou a odklonem trasy	– řešeno mosty, estakádou a odklonem trasy	– řešeno tunelem, mosty a odklonem trasy	– řešeno mosty a odklonem trasy
7.	Minimalizace střetů s limity využití území	– křížení RBK, riziko střetu s PP Krkatá bába, kontakt s PP – 40% půdy v I. a II. TO – zásah do lesních porostů – střet s územím NATURA 2000 – EVL nevylučuje realizaci	– křížení RBK, riziko střetů s PP, kontakt s PPK – 30% půdy v I. a II. TO – zásah do lesních porostů – střet s územím NATURA 2000 – EVL nevylučuje realizaci	– křížení RBK, kontakt s PP a PPK – 60% půdy v I. a II. TO – zásah do lesních porostů	– křížení RBK, riziko střetů s PP, kontakt s PPK – 30% půdy v I. a II. TO – významný zásah do lesních celků
8.	Minimalizace nežádoucí fragmentace krajiny	– koridor veden volnou krajinou	– koridor veden volnou krajinou	– koridor veden v převážném rozsahu v souběhu se stávající I/43	– koridor veden volnou krajinou, v dílčím úseku v koridoru stávající I/43
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí (SEA)		Pro zapracování do ZÚR JMK z hlediska hodnocení SEA je doporučen výběr z var. D2-B a D2-D , za podmínek stanovených v kapitole A.7, oddílu A, části III. Vzhledem k protikladným hodnocením z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí je při konečném výběru z obou doporučených variant nezbytné zohlednit vedle environmentálních kritérií také dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická kritéria.			

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

V rámci projednání 2. Návrhu ZÚR JMK dle § 37 stavebního zákona byla uplatněna a vypořádána stanoviska dotčených orgánů následovně:

VYPOŘÁDÁNÍ STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ			
Varianty R43-2 / Dotčené org.	D2-A, var. „Německá“	D2-B, var. „Malhostovická“	D2-D, var. „Optimalizovaná MŽP“
Ministerstvo životního prostředí	Z hlediska ochrany ovzduší je nepřijatelná varianta D2-C „Obchvatová“, ostatní varianty jsou přijatelné. Z hlediska ochrany zvláště chráněných území jsou všechny varianty přijatelné.		

Na základě vypořádání stanovisek dotčených orgánů byla vypuštěna varianta D2-C „Obchvatová“. Zastupitelstvo Jihomoravského kraje bylo seznámeno se zbývajících variantami a doporučilo usnesením č. 1204/10/Z 20 ze dne 16.12.2010 zvolit variantu „Německou“ v úseku Kuřim – Černá Hora.

Návrh vybrané varianty: D2-A varianta „Německá“ – dále značena D2

Odůvodnění:

Varianta „Německá“ je z hlediska dotčených orgánů považována za přijatelnou (shodně s ostatními – bez upřednostnění jiné varianty), velmi příznivě navazuje na koridor R43 v úseku Troubsko (D1) – Kuřim, je dlouhodobě podporována Jihomoravským krajem a rovněž je dlouhodobě územně chráněna. Varianta je podpořena i souhlasným stanoviskem EIA.

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

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

▪ **Varianta „Německá“ (D3-A)**

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

▪ **Varianta „Diplomová práce - západní“ (D3-B)**

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

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

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

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

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

Pro porovnání variant v tabulce byla využita následující kritéria a podmínky pro rozhodování, zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území.

Úsek R43-3 Černá Hora – Svitávka / Olešnice (hranice kraje)			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		Hodnocení variant dle vybraných kritérií	
		Varianta „Německá“ (D3-A)	Varianta „Diplomová práce - západní“ (D3-B)
1.	Přepravní funkce, dopravní účinnost navrhované varianty	- poloha koridoru v návaznosti na D4-A řeší návaznost na R35 v prostoru Moravské Třebové - z hlediska dopravního zatížení R43 ve srovnání k souběžné intenzitě na stávající I/43 potvrzuje relativně vysokou dopravní účinnost	- poloha koridoru upřednostňuje návaznost na R35 v prostoru Svitav – poloha západně od I/43 - dopravní zatížení na R43 ve srovnání k souběžné intenzitě na stávající I/43 nelze porovnat s var. D3-A (nebylo modelováno)
2.	Návaznost na koridor R43 v Pardubickém kraji	koordinace zajištěna	koordinace není zajištěna (koridor nenavazuje na koridor R43 sledovaný v ZÚR)
3.	Návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním potřeb obsluhy území	- MÚK Černá Hora, vazba na I/43 a II. tř. Rájec-Jestřebí - Kunštát - MÚK Svitávka (D3-A), vazba I/43, I/19 a prostor Boskovicko (porovnatelné s var. D3-B pouze v návaznosti na var. D4-A a D4-B)	- MÚK Černá Hora, vazba na I/43 a II. tř. Rájec-Jestřebí - Kunštát - MÚK Bedřichov, vazba na III. tř. (min. využitelnost pro obsluhu území) - MÚK Rozseč nad Kunštátem, vazba na silnici I/19 - MÚK Kněžves, vazba na III. tř. (min. využitelnost pro obsluhu území)
4.	Prostorová a funkční koordinace s ostatními záměry na provedení změn v území	koordinace s technickou infrastrukturou - VVTL republikového významu (P7 dle PÚR, T30)	nejsou známy

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

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

Doporučení projektanta je dále v širších souvislostech podpořeno výsledky jednání MŽP a MD, konaného na MŽP dne 16. září 2010 ve věci plnění úkolů čl. 121 PÚR ČR 2008.

Ministerstva životního prostředí a dopravy odsouhlasila na jednání dne 16.10.2010 další sledování trasy R 43 ve směru na Staré Město, proto byla vypuštěna varianta D3-B „Diplomová práce – západní“.

Návrh vybrané varianty: D3-A varianta „Německá“ – dále značena D3

Odůvodnění :

V souvislosti s úkolem z PÚR 2008, uloženým MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v článku (121) zajistilo ŘSD z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R35“. Na základě výsledků studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.9.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové, tj. **varianta „Německá“**.

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

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

▪ **Varianta „Německá“ (D4-A)**

Koridor R43 je veden od kolektorové MÚK Svitávka severozápadně od obce Chrudichromy, těsně míjí Sudice, pokračuje prostorem Vanovic a dále východně od Velkých Opatovic, kde přechází na území Pardubického kraje a navazuje na koridor R43, sledovaný v ZÚR Pardubického kraje. Návaznost na silniční síť nižšího řádu a obsluhu území zajišťují MÚK Svitávka, Vanovice a Velké Opatovice.

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

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

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

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

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

Dopravní účinnost jednotlivých variant R43 v úseku Svitávka – Velké Opatovice / Horní Smržov – hranice kraje (výhledová intenzita dopravy v tis. voz. celkem/den v roce 2030)			
Varianta R43	Úsek R43-3		
	R43 Svitávka – Velké Opatovice – hranice kraje D4-A	R43 Svitávka – Horní Smržov – hranice kraje; D4-B	I/43 Svitávka – Stvolová – hranice kraje
Varianta „Německá“ (D4-A) v návaznosti na var. napojení na D1 ve stopě „Bystrcké“	12,7 – 14,0	0	11,0 – 7,1
Varianta „Německá“ (D4-A) v návaznosti na var. napojení na D1 ve stopě „Boskovické“	12,7 – 14,0	0	11,0 – 7,1
Varianta „Diplomová práce - východní“ (D4-B)	0	18,0 – 13,6	5,3 – 1,9

Pro porovnání variant v tabulce byla využita následující kritéria a podmínky pro rozhodování, zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území.

Úsek R43-4 Svitávka – Velké Opatovice / Horní Smržov – hranice kraje			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		Hodnocení variant dle vybraných kritérií	
		Varianta „Německá“ (D4-A)	Varianta „Diplomová práce - východní“ (D4-B)
1.	Přepavní funkce, dopravní účinnost navrhované varianty	- přímé spojení Brno – Svitavy ponecháno na stávající silnici I/43 – potvrzena její významná funkce mezikrajského propojení s předpokládanými návaznostmi na R35 v „neutrální“ poloze se směrově vyváženým rozložením navazujících vztahů jak ve směru na Svitavy a Pardubice, tak ve směru na Mohelnicí a dále na Jeseník, opačně Olomouc - vzrůstající intenzita na R43 ve směru na Šebetov a Velké Opatovice ukazují na relativně vysokou dopravní využitelnost a účinnost pro dotčené území Jihomoravského kraje; hodnoty okolo 14 tis. voz./24 hod. však potvrzují potřebnost realizace v dlouhodobějším horizontu	- upřednostněno spojení Brno – Svitavy v historicky vedeném koridoru; I/43 pouze ve funkci doprovodné komunikace s obsluhou území; R43 s prioritně dálkovým přepravním významem - koncepte R43 ve spojení na Svitavy má z hlediska dopravní využitelnosti pro dotčené území oproti var. D4-A má nižší dopravní účinnost – nízká využitelnost zpoplatněné silnice na krátké vzdálenosti - hodnoty okolo 18 tis. voz./24 hod. však potvrzují shodně s var. D4-A potřebnost realizace v dlouhodobějším horizontu
2.	Návaznost na koridor R43 v Pardubickém kraji	koordinace zajištěna - sleduje v současné době potvrzenou koncepci napojení na prostor Moravské Třebové (ZÚR Pardubického kraje veřejně projednané)	koordinace není zajištěna (koridor nenavazuje na koridor sledovaný v veřejně projednaném ZÚR Pardubického kraje)
3.	Návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním potřeb obsluhy území	- na území JMK se odklání od stávající I/43, avšak sleduje urbanizovaný pás a blízkost významných center osídlení (Boskovice, Velké Opatovice) v rozvojové ose republikového významu OS10 - MÚK Svitávka, vazba I/43, I/19 a prostor - MÚK Vanovice, vazba na II/374 a III. tř. - MÚK Velké Opatovice, vazba na II/374 a II/372	- na území JMK sleduje širší prostor stávající I/43 a rozvojovou osu republikového významu OS10 - MÚK Svitávka, vazba I/43, I/19 a prostor - MÚK Letovice, vazba na I/43 (nepřímě) - MÚK Na Chlumské, vazba na II/372 a II/368
4.	Prostorová a funkční koordinace s ostatními záměry na provedení změn v území	koordinace s technickou infrastrukturou - VVTL republikového významu (P7 dle PÚR, T30) a vedením 110 kV nadmístního významu TE18	koordinace s technickou infrastrukturou - vedením 110 kV nadmístního významu TE18
5.	Minimalizace negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci dotčeného území	průchod v těsné blízkosti sídel Velké Opatovice, Sudice, Chrudichromy	výraznější negativní vlivy nejsou známy
6.	Minimalizace negativních vlivů na veřejné zdraví (hodnocení HIA)	- z hlediska nočního a denního hluku oproti var. D4-B příznivější - z hlediska imisního zatížení přijatelná	- z hlediska nočního hluku nejméně vhodná, v případě denního hluku dochází k menšímu poklesu počtu zasažených obyvatel – bude vyžadovat větší rozsah protihlukových opatření - z hlediska imisního zatížení přijatelná
7.	Minimalizace negativních vlivů na přírodní hodnoty a krajinný ráz dotčeného území	výraznější negativní vlivy nejsou známy	výraznější negativní vlivy nejsou známy
8.	Minimalizace střetů s limity využití území	- křížení s RBK - kontakt s CHLÚ	- křížení s RBK - dobývací prostor Březinky,

Úsek R43-4 Svitávka – Velké Opatovice / Horní Smržov – hranice kraje			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		Hodnocení variant dle vybraných kritérií	
		Varianta „Německá“ (D4-A)	Varianta „Diplomová práce - východní“ (D4-B)
			CHLÚ
9.	Minimalizace nežádoucí fragmentace krajiny	– koridor v rozsáhlém úseku prochází volnou krajinou	– koridor veden v širším prostoru stávající silnice I/43
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí (SEA)		Jako nejpříjemnější je hodnocena varianta D4-A „Německá“ v návaznosti na předchozí úsek a var. D3-A. Realizace je možná za podmínek stanovených v kapitole A.7, oddílu A, části III. Pro výběr výsledné varianty je i přesto doporučeno zohlednit vedle environmentálních kritérií také další, především dopravně-inženýrská, příp. technicko-ekonomická.	

Na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant R43 v úseku Svitávka – Velké Opatovice / Horní Smržov – hranice kraje z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí projektant doporučil jako výslednou variantu R43 v úseku Svitávka – Velké Opatovice / Horní Smržov – hranice kraje var. „Německou“ (D4-A). Tato varianta je koordinovaná s navazujícím koridorem R43, vymezeném v ZÚR Pardubického kraje. Doporučení projektanta je dále v širších souvislostech podpořeno výsledky jednání MŽP a MD, konaného na MŽP dne 16. září 2010 ve věci plnění úkolů čl. 121 PÚR ČR 2008.

Ministerstva životního prostředí a dopravy odsouhlasila na jednání dne 16.10.2010 další sledování trasy R 43 ve směru na Staré Město, proto byla vypuštěna varianta D4-B „Diplomová práce – východní“.

Návrh vybrané varianty: D4-A varianta „Německá“ – dále značena **D4**

Odůvodnění :

V souvislosti s úkolem z PÚR 2008, uloženým MD v součinnosti s MŽP a dotčenými kraji v článku (121) zajistilo Ředitelství silnic a dálnic z pověření MD zpracování vyhledávací studie „Rychlostní silnice R43 Černá Hora (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R35“. Na základě výsledků studie se zástupci MŽP a MD na jednání dne 16.9.2010 dohodli, že vyhledávací studie prokazuje nevýhodnost navržené trasy R43 ve směru na Svitavy a odsouhlasili, aby nadále byla sledována varianta vedená směrem k připojení na R35 v prostoru Starého Města u Moravské Třebové, tj. **varianta „Německá“**. S ohledem na průchodnost a charakter území je varianta D4-A svým prostorovým vedením příznivější a technicky méně náročná.

(k bodům 53 - 54)

Koridor R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, včetně doprovodných komunikací (D65) je dle PÚR ČR 2008 vymezen jako koridor kapacitní silnice R52 Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen / Rakousko (E461). Z hlediska rozvoje dálnic a rychlostních silnic v ČR je rychlostní silnice R52 zakotvena v UV č. 741/1999 Sb. k Návrhu rozvoje dopravních sítí v ČR do r. 2010 a sledována k postupné realizaci. V mezinárodních souvislostech je silnice R52 součástí evropské sítě E (E461), součástí Transevropského multimodálního koridoru, větve VI.B, vymezeného v souladu s mezinárodními dohodami v PÚR ČR 2008 jako součást spojení Katowice – Ostrava – Břeclav – Wien v železničním spojení, v silničním spojení Katowice – Ostrava – Brno – Wien. Napojovacím bodem R52 s A5 Wien – Schrick – Drasenhofen je prostor Mikulov / Drasenhofen. Poloha a propojení obou nadřazených dopravních cest ve větvi VI.B TEMMK je potvrzeno uzavřenou

mezinárodní dohodou mezi Rakouskou spolkovou republikou a vládou České republiky o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52. Koridor R52 vytváří páteř rozvojové osy nadmístního významu N-OS3 Vídeňské s napojením do jižního segmentu rozvojové oblasti republikového významu OB3 Brno.

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

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

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

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

Přehled zásadních jednání, dokumentů a dokumentací dlouhodobé přípravy kapacitního silničního spojení Brno – Wien v trase přes Mikulov		
Rok	Jednání, dokument, dokumentace	Výsledek
1997	Wien: jednání MDS x Spolkové ministerstvo hospodářství	- Potvrzená dohoda o koordinované činnosti při zabezpečení územní ochrany výstavby 4-pruhové rychlostní silnice, propojující Vídeň s Brnem, - rakouskými orgány zadáno zpracování studie hodnotící územní možnosti, vytváření podmínek pro rozvoj regionů, dopravní a ekonomické efekty plánované dálnice i dopady na krajinu a to v korydorech směřujících na Reintal (Břeclav), Drasenhofen (Mikulov) a Laa an der Thaya (Havlík).
1997	Studie hodnotící územní možnosti, vytváření podmínek pro rozvoj regionů, dopravní a ekonomické efekty plánované dálnice i dopady na krajinu, a to v korydorech směřujících na Reinthal (Břeclav), Drasenhofen (Mikulov) a Laa an der Thaya (Havlík)	- Výsledkem byl zásadní požadavek Rakouska na vedení koridoru pro výstavbu dálnice A5 v trase Wien – Wolkersdorf- státní hranice ČR u Drasenhofenu. - Výsledek promítnut do novely Spolkového zákona o silnicích – BStG z r. 1971 s platností od 19.8.1999. Uzákoněno vedení dálnice A5 Nord Autobahn v trase Grossebersdorf . Wolkersdorf – státní hranice u Drasenhofenu.

Přehled zásadních jednání, dokumentů a dokumentací dlouhodobé přípravy kapacitního silničního spojení Brno – Wien v trase přes Mikulov		
1999	Valtice: jednání expertní skupiny ve věci R52 / A5, z české strany za účasti MDS, MŽP, ŘSD, starostů Mikulova a Břeclavi, přednostů okresních úřadů Znojmo a Břeclav	- Česká strana informuje, že místo překročení státní hranice ČR / Rakousko sleduje v oblasti Nový Přerov (mimo stávající hraniční přechod Mikulov). Zástupci MŽP upozorňují, že stávající I/52 vede po okraji CHKO Pálava a navrhuji odklonit trasu na hraniční přechod Břeclav – Poštorná, - návrh MŽP byl ze strany Rakouska jednoznačně odmítnut jako nepřijatelný.
1999 - 2005	Územně technické studie prověření trasy 4-pruhové silnice v trase Pohořelice – státní hranice ČR / Rakousko ve značně náročném území a to především z ekologického hlediska	- Varianta R52 přes Hevlín nebyla nikdy posuzována s ohledem na zřejmou dopravní nevýhodnost a z ní plynoucích negativních ekonomických dopadů, problematickou etapovou výstavbu a odmítavý postoj rakouské strany ve vztahu k možnostem využití dálnice pro rozvoj území, - varianta R52 s využitím D2 a R55 s obchvatem Břeclavi byla posuzována jako součást komparativních studií spojení Brno – Wien, podrobně však nebyla rozpracována z důvodů zásadně odmítavého postoje rakouské strany, které se do dnešního dne nezměnilo. Kromě toho toto spojení se vyhodnotilo jako o cca 8 – 10 km delší, docházelo by k časovým ztrátám a zvýšení provozních nákladů silničního provozu. Z hlediska průchodu ekologicky cenným územím by nebylo možné počítat s vedením 4-pruhové směrově dělené silnice v parametrech rychlostní silnice. Došlo by ke kolizi trasy s již vyhlášenou soustavou NATURA 2000; s ptačí oblastí Soutok-Tvrdonicko, s evropsky významnou lokalitou Soutok-Podluží a s územím cenných lužních lesů v úseku mezi Poštornou a státní hranicí, - posuzovány varianty R52 Pohořelice – Brod nad Dyjí – Nový Přerov a nové varianty v trase Pohořelice – Mikulov.
2005	Stanovisko MŽP k posuzování stavby R52 na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění	- Kladné stanovisko MŽP, - součástí posudku EIA posudek autorizované osoby na vliv stavby R52 na oblasti NATURA 2000.
2008	Usnesení vlády ČR č. 735/2008 Sb. k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace v úseku Pohořelice – státní hranice s Rakouskou republikou	- V části II. bodu 1. se ukládá ministru dopravy; „připravit mezinárodní smlouvu o propojení české rychlostní silnice R52 a rakouské dálnice A5 na česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen“, - v části II. bodu 4. se ukládá ministru dopravy; „pokračovat v přípravných pracích k realizaci obchvatu Břeclavi silnicí I/55 v úseku dálnice D2 – hraniční přechod Poštorná / Reintal, a to ve čtyřpruhovém uspořádání, které však musí projednat zastupitelstvo Jihomoravského kraje“.
01/2009	Podepsaná mezivládní dohoda mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou České republiky o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52 v katastrálním území obcí Mikulov a Drasenhofen	- V úvodním memorandu deklarováno, že dokument je podepsán „ve snaze o zkvalitnění silničního spojení, se zaměřením na podporu rozvoje obchodu a ekonomických vztahů mezi oběma státy, ve snaze o ochranu životního prostředí, racionální využití energie, bezpečnost silničních podmínek a zlepšení pracovních podmínek řidičů“.
06/2009	Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na svém 11. zasedání dne 17.12.2009 schvaluje návrh změny Usnesení vlády ČR ze dne 9. června 2008 č. 735	- Schvaluje návrh změny usnesení v části II. bodu 4: <u>z</u> : pokračovat v přípravných pracích k realizaci obchvatu Břeclavi silnicí I/55 v úseku dálnice D2 – hraniční přechod Poštorná / Reintal, a to ve čtyřpruhovém uspořádání, které však musí projednat zastupitelstvo Jihomoravského kraje, <u>na</u> : pokračovat v přípravných pracích k realizaci obchvatu Břeclavi silnicí I/55 v úseku dálnice D2 – hraniční přechod Poštorná / Reintal, a to ve dvoupruhovém uspořádání.

Přehled zásadních jednání, dokumentů a dokumentací dlouhodobé přípravy kapacitního silničního spojení Brno – Wien v trase přes Mikulov		
12/2009	Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na svém 11. zasedání dne 17.12.2009 schvaluje Deklaraci zastupitelstva Jihomoravského kraje k R52	- „Zastupitelstvo Jihomoravského kraje, vedeno snahou respektovat požadavky na sociální, kulturní a ekonomický rozvoj území v zájmu ochrany přírody, v zájmu občanů regionu a v duchu zásad udržitelného rozvoje území Jižní Moravy, deklaruje tímto prohlášením společný zájem při podpoře a prosazování realizace rychlostní silnice R52 v trase Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen / Rakousko a současně apeluje na všechny zúčastněné strany urychlit přípravu a realizaci tohoto rozvojového projektu“.

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

▪ **Varianta „Základní ŘSD“ (D65-A)**

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

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

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

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

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

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

Pro porovnání variant v tabulce byla využita následující kritéria a podmínky pro rozhodování, zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území.

R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		Hodnocení variant dle vybraných kritérií	
		Varianta „Základní ŘSD“ (D65-A)	Varianta „Alternativní západní“ (D65-B)
1.	Poloha koridoru ve vztahu k rozvojové ose N-OS3 Vídeňské	– Koridor vedený ve stopě stávající silnice I/52 vytváří páteřní komunikační osu rozvojové a již existující urbanizační osy - umožňuje dosažení významného synergického efektu především pro posílení socioekonomických podmínek dotčeného území	– Poloha koridoru západně od stávající silnice I/52, již existující urbanizační a rozvojové osy, zásadním způsobem oslabuje její význam a rozvojový potenciál
2.	Přepravní účinnost ve vztahu k poloze koridoru	– kapacitní silnice vedená na jih od Brna v relaci (Brno -) – Mikulov – hranice ČR / Rakousko v jednom koridoru stávající I/52 efektivně zajistí přenos jak dálkových vztahů, tak zdrojových a cílových ve vztahu k osídlení a nabídce rekreace v urbanizační ose mezi Brnem a aglomerací Mikulovskou	– odklon variantního koridoru západním směrem může způsobit jeho omezenou přepravní využitelnost především pro regionální vztahy a ponechání výraznějšího objemu dopravy na stávající I/52
3.	Minimalizace negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci dotčeného území	– poloha koridoru vedeného v dostatečném odstupu od obytné zástavby minimalizuje riziko negativního vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví	– poloha koridoru je vedená v převážném rozsahu v dostatečném odstupu, kromě zásadního přiblížení se k obytnému území Brodu nad Dyjí – podmíněno prověřením potřeby protihlukového opatření
4.	Minimalizace vlivů na veřejné zdraví (HIA)	– z hlediska znečištění ovzduší riziko celkově nízké či přijatelné – z hlediska hluku lze v části území očekávat obtěžování obyvatel - bude řešeno v podrobnějším stupni dokumentace účinnými opatřeními – oproti současnému stavu je varianta příznivá – po realizaci významné snížení hlukové a imisní zátěže dotčených sídel	– nehodnoceno
5.	Minimalizace střetů s limity využití území	– křížení s NRBK, průchod biosférickou rezervací – 35%záboru půdy I. a II. TO – poloha koridoru v blízkosti – vedení koridoru přes lokality NATURA 2000 - PO Pálava a po hranici PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, blízkost EVL Mušovský luh	– křížení s NRBK, průchod biosférickou rezervací – 30%záboru půdy I. a II. TO – vedení koridoru v délce 600m přes lokality NATURA 2000 - PO Pálava, ve vzdálenosti 670 m od EVL Dunajovické kopce
6.	Minimalizace nežádoucí fragmentace krajiny	– respektována stávající stopa již existující dopravní cesty	– vysoké riziko fragmentace krajiny
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí (SEA)		Na základě výsledků hodnocení SEA tým považuje obě varianty za více-méně rovnocenné s mírnou preferencí var. D65-B. Koridor var. D65-A je v rámci SEA též hodnocen jako přijatelný. Při výběru výsledné varianty podmínek se doporučuje zohlednit vedle environmentálních kritérií také další kritéria, především dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická kritéria. Realizace záměru je možná za podmínek uvedených v kapitole A.7 oddílu A, části III.	

Na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko z hlediska jejich komplexního vyhodnocení projektant potvrzuje potřebu přípravy a realizace rychlostní silnice R52 jako hlavního spojení Brno – Wien a součást větve VI.B TEMMK v souladu s PÚR ČR 2008 v koridoru R52 přes Mikulov. Projektant doporučil jako výslednou variantu R52 v úseku Pohořelice – hranice ČR / Rakousko var. „Základní ŘSD“ (D65-A).

V rámci projednání 2. Návrhu ZÚR JMK dle § 37 stavebního zákona byla uplatněna a vypořádána stanoviska dotčených orgánů následovně:

VYPOŘÁDÁNÍ STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ		
Variety R52 Dotčené org.	D65-A, var. „Základní ŘSD“	D65-B, var. „Alternativní západní“
Ministerstvo životního pro- středí	Z hlediska ochrany zvláště chráněných území jsou obě varianty přijatelné při dodržení podmínek obsažených v kapitole D textové části.	

Na základě vypořádání stanovisek dotčených orgánů nebyla vypuštěna žádná z variant. Zastupitelstvo Jihomoravského kraje bylo seznámeno s variantami a doporučilo usnesením č. 1204/10/Z 20 ze dne 16.12.2010 zvolit variantu „Základní ŘSD“.

Návrh vybrané varianty: **D65-A varianta „Základní ŘSD“** – dále značena **D65**

Odůvodnění:

Varianta „Základní ŘSD“ je z hlediska dotčených orgánů považována za přijatelnou. Varianta „Základní ŘSD“ je příznivě hodnocena z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí. Je podpořena i souhlasným stanoviskem MŽP k hodnocení EIA.

(k bodům 55 - 56)

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

Navrhované koridory R55 včetně variant byly v souladu se zákonem č.183/2006 Sb. v platném znění vyhodnoceny z hlediska udržitelného rozvoje území včetně vyhodnocení vlivů koncepce na životní prostředí (SEA) a lokality NATURA 2000, dále doplněny hodnocením vlivů na veřejné zdraví (HIA), které je samostatnou přílohou části III., oddílu A. Koridor kapacitní silnice R55 Moravský Písek – Veselí nad Moravou (hranice kraje) – Rohatec – Břeclav – hranice ČR dle PÚR ČR 2008 byl v předchozích etapách v ZÚR JMK vymezen a prověřen ve třech úsecích - navazujících koridorech a těchto variantách:

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

úsek R55-2: Rohatec – Hrušky (D6)**úsek R55-3: Břeclav (D2) hranice ČR / Rakousko (D66)**

var. „Obchvatová – 3-HBH“ (D66-A)

var. „Jihovýchodní – 4-HBH“ (D66-B)

var. „ŘSD“ (D66-C)

Silnice I/55: Břeclav

var. „Obchvatová“ (D70-A)

var. „3-HBH“ (D70-B1, D70-B2)

var. „4-HBH“ (D70-C1, D70-C2)

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

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

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

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

▪ Varianta „ŘSD“ (D5-A)

Koridor přechází ze Zlínského kraje na území Jihomoravského kraje v prostoru Moravského Písku, v Bzenci kříží silnici I/54 a pokračuje směrem k lesnímu komplexu Bzenecká Doubrava. Zde se přibližuje ke stávající tzv. „koridorové trati“ Přerov – Břeclav (II. tranzitní železniční koridor) a vede v jejím souběhu v délce cca 10km. V prostoru Rohatce se napojuje na stávající silnici I/55, která byla v minulosti vybudována jako polovina budoucího čtyřpruhu R55 v rámci podélné etapizace. V úsecích Bzenec – Rohatec koridor R55 prochází územím NATURA 2000 – ptačí oblastí Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví. V místech průchodu ptačí oblastí je v délce cca 11,5 km navrhováno překrytí rychlostní silnice formou ochranné galerie, podle místních podmínek kombina-

né s různou mírou zahloubení a převrstvení silnice tak, aby vhodným technickým řešením byly eliminovány významné negativní vlivy na ptáčí oblast (zejména vlivy na integritu území a předmět ochrany). Pro tyto účely je žádoucí povrch překrytí upravit tak, aby odpovídal biotopu předmětů ochrany ptáčí oblasti (lelek lesní, skřivan lesní).

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

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

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

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

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

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

Pro porovnání variant v tabulce byla využita následující kritéria a podmínky pro rozhodování, zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území.

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

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

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

Na základě hodnocení předložených variant R55 v úseku Moravský Písek / Veselí nad Moravou (hranice kraje) - Rohatec především z hlediska dopravně inženýrských kritérií, koordinace se sousedním krajem a s přihlédnutím k závěrům expertní komise, projektant doporučil jako výslednou variantu R55 v úseku Moravský Písek / Veselí nad Moravou (hranice kraje) – Rohatec var. „ŘSD“ (D5-A).

V rámci projednání 2. Návrhu ZÚR JMK dle § 37 stavebního zákona byla uplatněna a vypořádána stanoviska dotčených orgánů následovně:

VYPOŘÁDÁNÍ STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ		
Varianty R55-1 / Dotčené org.	D5-A, var. „ŘSD“	D5-B+alt. D5-B/S, var. „Alternativní trasa“
Ministerstvo životního prostředí	Z hlediska ochrany zvláště chráněných území jsou obě varianty přijatelné při dodržení podmínek obsažených v kapitole D. textové části.	
Ministerstvo zemědělství	Z hlediska ochrany lesů jsou všechny varianty přijatelné.	

Na základě vypořádání stanovisek dotčených orgánů nebyla vypuštěna žádná z variant. Zastupitelstvo Jihomoravského kraje bylo seznámeno s variantami a doporučilo usnesením č. 1204/10/Z 20 ze dne 16.12.2010 zvolit variantu „ŘSD“ v úseku Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec.

Návrh vybrané varianty: D5-A varianta „ŘSD“ – dále značena **D5**

Odůvodnění:

Varianta „ŘSD“ je i přes mírně negativní hodnocení vlivů na složky životního prostředí hodnocena jako dopravně účinnější, prostorovými parametry a délkou příznivější, s prokazatelným účinným technickým a krajinářským řešením koridoru v průchodu PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví. Doporučená varianta má souhlasné stanovisko MŽP k dokumentaci EIA, souhlasné stanovisko expertní komise a zajištěnou územní koordinaci s navazujícím koridorem R55 na území Zlínského kraje, zakotveném ve vydaných ZÚR Zlínského kraje.

Úsek R55-2 Rohatec – Hrušky

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

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

Prověření variantního vedení kapacitní silnice R55 v úseku Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko v ZÚR JMK vychází ze Zadání ZÚR JMK ze dne 25.2.2010 s přihlédnutím k úkolům pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady vymezeným pro koridor kapacitní silnice R55 v PÚR ČR 2008. V souladu s PÚR ČR 2008 nebyl v ZÚR JMK tento koridor sledován jako variantní propojení Brno – Wien, nýbrž jako varianta obchvatu Břeclavi v koridoru kapacitní silnice R55.

V ZÚR JMK byly v tomto úseku prověřeny a vzájemně porovnány tři varianty R55, a to varianta „Obchvatová – 3-HBH“ (D66-A), varianta „Jihovýchodní – 4-HBH“ (D66-B) a varianta „ŘSD“ (D66-C), podmíněna realizací navazující přeložky dvoupruhové silnice I/55 s obchvatem Břeclavi. Varianty vycházejí ze zpracovaných dokumentací; „Vyhledání variant trasy v parametrech R55 mezi dálnicí D2 a státní hranicí s Rakouskem“ (Ing. Jiří Kalčík, 02/2007), „Rychlostní silnice R55 Břeclav (D2) – hranice ČR / Rakousko, Reinthal, vyhledávací studie“ (HBH Projekt, spol. s r.o., 2008) a „Komparativní studie R52 a R55“ (DHV ČR, spol. s r.o., 2008).

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

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

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

Koridor varianty „Obchvatové – 3-HBH“, který ve svém základu využívá varianty ze studie Ing. Kalčíka, vychází od MÚK Hrušky, v nové poloze vytváří křižovatkový uzel s dálnicí D2 (cca o 300m severněji). Od dálnice D2 (MÚK Břeclav-východ) je veden v 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 tak, aby byly zajištěny příznivé podmínky jak pro funkci doprovodné silnice k R55, tak pro roznesení zdrojové a cílové dopravy v prostoru Břeclavi. V této

souvislosti jsou podmiňujícími záměry pro var. „Obchvatovou – 3-HBH“ následující záměry - koridory podmíněně sledované v ZÚR JMK:

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

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

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

Koridor varianty „Jihovýchodní – 4-HBH“, svým vedením v oddálené poloze od Břeclavi představuje maximálně komfortní vedení R55 z prostoru Hrušky na hranici ČR / Rakousko. Návaznost na R55 v prostoru Hrušky je oproti předchozí variantě a variantě „ŘSD“ posunuta do místa křížení s I/55 (MÚK Hrušky), dále je koridor veden jihozápadním směrem na k.ú. Kostice. V nové 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 podmíněně dvoupruhovým silničním obchvatem Břeclavi v úseku D2 - křižovatka se silnicí II/425 pro zdrojovou a cílovou dopravu. V této souvislosti byly v ZÚR JMK jako podmiňující záměry pro variantu „Jihovýchodní – 4-HBH“ sledovány následující záměry;

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

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

▪ **Varianta „ŘSD“ (D66-C)**

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

Obsluhu území a návaznost R55 na nižší silniční síť zajišťují mimoúrovňové křižovatky Hrušky a stávající MÚK Břeclav. Navazující silniční obchvat Břeclavi silnicí I/55 ve dvoupruhu pak zajišťuje obsluhu území a návaznost na nižší silniční síť úrovněnými křižovatkami, situovanými v souladu s požadavky ČSN 736101.

Pro vyhodnocení variant včetně hodnocení HIA byly prověřeny související podklady a dopravně inženýrské údaje, uváděné v příslušných dokumentacích, doplněné výsledky zpracovaných modelů výhledové silniční sítě Jihomoravského kraje, tzn. MODEL 2009 a MODEL 2010. Srovnání výhledových intenzit dopravy v dílčích úsecích navrhovaného variantního záměru udává následující tabulka.

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

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

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

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

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

Dopravní účinnost jednotlivých variant R55 v úseku Hrušky – Břeclav (D2) / hranice ČR / Rakousko na obchvatu Břeclavi (výhledová intenzita dopravy v tis. voz. celkem/den v roce 2030)							
Varianta R55	R55-3 – dílčí úseky			I/55 – dílčí úseky			
	Hrušky – D2 (MÚK)	D2 (MÚK) – křižovatka s II/425	křižovatka s II/425 – Poštorná (I/40)	Poštorná (I/40) – hranice ČR	Břeclav, severní vstup	Břeclav, jižní vstup	Obchvatová trasa
Varianta „Obchvatová – 3-HBH“ (D66-A)	27,7	20,6	13,8	přenáší R55 – 13,3	19,1	4,1	-
Varianta „Jihovýchodní – 4-HBH“ (D66-B)	27,7	20,6	13,8	nebylo modelováno			
Varianta „ŘSD“ ¹ (D66-C)	24,9	-	-	3,0	19,4	2,7	12,1 – 5,8

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

Pro porovnání variant v tabulce byla využita následující kritéria a podmínky pro rozhodování, zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území.

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

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

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

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

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

ce postupně realizačně připravována, na území Zlínského kraje v úseku Hulín – Otrokovice postupně uváděna do provozu.

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

▪ **Variantu „Obchvatová“ (D70-A)**

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

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

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

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

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

Dlouhodobá příprava silničního obchvatu Břeclavi dospěla do úrovně DÚR s pravomocným územním rozhodnutím č. 11/07 vydaným Městským úřadem v Břeclavi dne 12.4.2007, které bylo ná-

sledně prodlouženo s platností do 12.4.2011. Obchvat Břeclavi ve dvoupruhovém uspořádání jako silnice I/55 je součástí schváleného ÚP města Břeclavi.

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

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

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

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

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

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

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

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

Kromě dopravně inženýrských nedostatků koridoru I/55 Břeclav, obchvat ve var. D70-B, podmíněného komplexním řešením v sepjatosti s realizací R55 ve var. D66-A, je zásadním problémem této varianty střet koridoru D70-B2 s lokalitami NATURA 2000 – v délce 1,3 km průchod EVL Soutok-Podluží, v délce 100m koridor v těsné blízkosti PO Soutok-Tvrdonicko. Hodnocení vlivů na lokality **NATURA 2000** tyto střety hodnotí jako **významně negativní**.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pro porovnání variant v tabulce byla využita následující kritéria a podmínky pro rozhodování, zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území.

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

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

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

V rámci projednání 2. Návrhu ZÚR JMK dle § 37 stavebního zákona byla uplatněna a vypořádána stanoviska dotčených orgánů následovně:

VYPOŘÁDÁNÍ STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ			
Varianty R55-3 / Dotčené org.	D66-A Varianta „Obchvatová 3-HBH“	D66-B Varianta „Jihovýchodní – 4-HBH“	D66-C Varianta „ŘSD“
Varianty I/55 / Dotčené org.	D70-B Varianta „3-HBH“	D70-C Varianta „4-HBH“	D70-A Varianta „Obchvatová“
Ministerstvo životního prostředí	Z hlediska ochrany ZCHÚ jsou u záměru „Rychlostní silnice R55, úsek R55-3 Hrušky – Břeclav“ všechny tři varianty přijatelné při dodržení podmínek obsažených v kapitole D. textové části. Doporučená varianta je D66-C „ŘSD“ (podmíněná realizací navazujícího koridoru dvoupruhové silnice I/55 s obchvatem Břeclavi). Z hlediska ochrany ZCHÚ jsou u záměru „Silnice I/55 – Břeclav“ všechny varianty přijatelné při dodržení podmínek obsažených v kapitole D. textové části. Doporučená varianta je D70-A „Obchvatová“. Z hlediska ovlivnění území soustavy NATURA 2000 byl koridor ve variantách „Obchvatová 3-HBH“ (D66-A), „Jihovýchodní-4HBH“ (D66-B) a „Obchvatová“ (D70-A), související s variantou „ŘSD“ (D66-C), vyhodnocen jako významně negativní. Proto může být dále prosazována jen ta nejméně nepříznivá varianta z hodnocených, a to teprve po prokázání převahy veřejného zájmu a stanovení kompenzačních opatření podle příslušných opatření zákona o ochraně přírody a krajiny (včetně jejich dohodnutí s MŽP v souladu se stavebním zákonem).		
Ministerstvo zemědělství	Z hlediska ochrany lesů je u záměru R55 preferována var. D66-B, ostatní varianty jsou přijatelné.		
Ministerstvo kultury	Z hlediska památkové péče je pro obchvat Břeclavi přijatelná varianta D66-C „ŘSD“, která je podmíněna realizací varianty obchvatu Břeclavi ve dvoupruhovém uspořádání. Ostatní varianty vedení trasy komunikace R55 mající větší dopad na Ledicko – valtický areál nejsou z hlediska zájmu památkové péče akceptovatelné. Z hlediska památkové péče je pro obchvat Břeclavi přijatelná varianta D70-A, podmiňující reálnost koridoru R55 Hrušky – Břeclav (D2) ve var. D66-C „ŘSD“.		

Na základě vypořádání stanovisek dotčených orgánů byla varianta „ŘSD“ v kombinaci s variantou „Obchvatovou“ vyhodnocena jako nejméně nepříznivá z hlediska vlivu na ŽP. Vzhledem k tomu, že varianta „Obchvatová“ je součástí schváleného ÚP města Břeclavi a je na ni vydáno územní rozhodnutí, byl koridor D70-A ze ZÚR JMK vypuštěn.

Návrh vybrané varianty: D66-C varianta „ŘSD“ – dále značena D66

Odůvodnění:

Varianta „ŘSD“ v návaznosti na přeložku silnice I/55 (obchvat Břeclavi) a na rakouskou silnici č. 47 směr Wilfersdorf je v porovnání s variantami D66-A a D66-B hodnocena jako dopravně účinnější ve vztahu k převažující dopravě zdrojové a cílové a ve vztahu k územním nárokům jako výrazně šetrnější. Konceptně je v souladu s mezinárodními dohodami mezi Rakouskem a Českou republikou, UV č. 735/2008 Sb. a usnesením Zastupitelstva Jihomoravského kraje č. 603/09/Z 11. Z hlediska vlivů na lokality NATURA 2000 není varianta ve střetu s žádnou EVL ani PO.

(k bodům 57 - 58)

I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (D7), součást spojení Česká Lípa – Mladá Boleslav – Jihlava – Znojmo – hranice ČR / Rakousko, součást jedné z páteřních silnic Znojemska, zajišťující mezikrajské vztahy s vazbou na krajské město Jihlavu a dále návaznost na dálnici D1. V přeshraničních dálkových vztazích je silnice I/38 součástí mezinárodního tahu E59 s přímou návazností na Rakousko ve směru Wien. V dokumentu „Strategie rozvoje Dolního Rakouska“ je tento tah jednou ze dvou hlavních rozvojových os směřujících od Vídně na území Jihomoravského kraje. Silnice I/38 je součástí navrhované rozvojové osy nadmístního významu N-OS1 Znojemské.

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

(k bodům 59 - 60)

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

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

- Stavba 0117.1 Kývalka – Bosonohy

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

- Stavba 0117.2 Bosonohy – Brno-západ

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

- Stavba 0119.1 Brno-západ – Brno-jih

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

- Stavba 0131.1 Brno-jih – Brno-východ

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

- Stavba 0131.2 Brno-východ – Holubice

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

Podle výsledků MODELU 2009 by po rozšíření dálnice v úseku Kývalka – Holubice měla být požadovaná úroveň kvality dopravy splněna na celém úseku dálnice D1 i v dlouhodobém výhledu. Při naplnění předpokládaného nárůstu dopravy nemusí být v roce 2030 jednoznačně zajištěna požadovaná kvalita v úseku od kraje Vysočina, tj. MÚK Velká Bíteš – po MÚK Kývalka a pravděpodobně ani na šestipruhovém úseku od MÚK Kývalka po MÚK Troubsko. V případě realizace R43 ve variantě „Boskovické“ pak může být situace výhledově ještě kritičtější, protože se zvýší intenzita

dopravy ještě v úseku MÚK Ostrovačice – MÚK Troubsko. (*Poznámka: ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro rozšíření D1 v úseku hranice krajů Vysočina / JMK po MÚK Kývalka*).

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

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

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

(k bodům 61 - 62)

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

(k bodům 63 - 64)

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

(k bodům 65 - 66)

Jihozápadní tangenta Troubsko / Brno (D1) – Rajhrad / Syrovice (D10) – poloha koridoru JZT (součást rychlostní silnice R52, případně R43) byla v souvislosti s rozvojem celého jihozápadního a jižního segmentu urbanizovaného prostoru města Brna dlouhodobě prověřována řadou studií, koncepčních scénářů a zátěžových modelů. Na základě výsledků byla zpracována aktuální variantní koncepce uspořádání nadřazené dopravní sítě jihozápadního sektoru Brna v dokumentaci

„Územní studie v oblasti jihozápadně města Brna“ (UAD, spol. s r.o. & PK Ossendorf, spol. s r.o.), která byla využita pro vymezení koridorů a variant v ZÚR JMK.

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

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

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

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

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

Varianta „Nulová – po ulici Vídeňské“ (D10-C); v rámci koncepce dopravního uspořádání jižního sektoru bylo prověřováno variantní vedení rychlostní silnice v rozšířeném koridoru stávající silnice I/52 - ulice Vídeňské bez možnosti odlehčení křižovatkového uzlu na dálnici D1 MÚK Brno-centrum a bez odlehčení dnes již přetížené stávající ulice Vídeňské. Ta je s ohledem na polohu, charakter zástavby a přilehlého území komunikací se sdruženou funkcí pro průjezdnou i obslužnou dopravu s vedením linek veřejné dopravy, se silným pohybem pěších, cyklistů apod. Tato varianta by vyžadovala přestavbu silnice v parametrech rychlostní silnice s polohou a vzdálenostmi křižovatek splňující požadavky ČSN pro rychlostní silnice. Dosažení potřebných parametrů rychlostní silnice zásadním způsobem naruší současné uspořádání území. Realizace by byla podmíněna řadou rozsáhlých přestaveb a koncepčních změn, které by zásadním způsobem negativně zasáhly do již stávajícího uspořádání dopravního systému a obsluhy jižního segmentu města Brna – např. zrušení tramvajové trati do Modřic, zrušení napojovacích bodů na stávající souběžné komunikace, vy-loučení napojení MÚK Moravanská a potřeba nového řešení napojení přilehlého území apod. Variantu lze hodnotit z hlediska udržitelnosti rozvoje území jako zásadně negativní. V MODELU 2009 tato varianta z výše uvedených důvodů nebyla prověřována.

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

Spoluurčující pro rozhodování o výsledné variantně JZT a její přepravní účinnosti je míra využití trasy (varianty) pro dálkovou dopravu, která převažuje ve směru východ – západ oproti přepravní

relaci sever – jih. Z toho vyplývá předpokládaná vyšší dopravní účinnost varianty „Modřické“, která svoji polohou východně od varianty „Želešické“ umožňuje zkrácení délky trasy v hlavní přepravní relaci východ – západ (D1 – JZT – JT – D2).

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

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

Pro porovnání variant v tabulce byla využita následující kritéria a podmínky pro rozhodování, zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území.

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

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

Na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant JZT Troubsko (D1) – Rajhrad / Syrovice projektant doporučil jako výslednou variantu jihozápadní tangenty var. „Modřickou“ (D10-A).

V rámci projednání 2. Návrhu ZÚR JMK dle § 37 stavebního zákona byla uplatněna a vypořádána stanoviska dotčených orgánů následovně:

VYPOŘÁDÁNÍ STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ			
Varianty JZT / Dotčené org.	D10-A, var. „Modřická“	D10-B, var. „Želešická“	D10-C, var. „Nulová – po ulici Vídeňské“
Ministerstvo životního prostředí	Z hlediska ochrany ovzduší jsou všechny tři varianty přijatelné.		

Na základě vypořádání stanovisek dotčených orgánů nebyla vypuštěna žádná z variant. Zastupitelstvo Jihomoravského kraje bylo seznámeno s variantami a doporučilo usnesením č. 1204/10/Z 20 ze dne 16.12.2010 zvolit variantu „Modřickou“.

Návrh vybrané varianty: D10-A varianta „Modřická“ dále značena **D10**

Odůvodnění:

Varianta „Modřická“ v návaznosti na JT ve variantě „Modřické“ (D11) je na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant, z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpo-

kládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí hodnocena jako příznivější.

(k bodům 67 - 68)

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

V ZÚR JMK byly prověřeny a vyhodnoceny dvě varianty, u kterých je výběr výsledné varianty přímo závislý na výběru výsledné varianty jihozápadní tangenty (D10).

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

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

Pro porovnání variant v tabulce byla využita následující kritéria a podmínky pro rozhodování, zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území.

Jižní tangenta Modřice / Želešice (JZT) – Chrlice (D2)			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		Hodnocení variant dle vybraných kritérií	
		Varianta „Modřická“ (D11-A)	Varianta „Želešická“ (D11-B)
1.	Přepravní funkce a dopravní účinnost navrhované varianty	– V přímé návaznosti na JZT zpřístupňuje a obsluhuje významný rozvojový prostor jižně od Brna – maximální dopravní účinnost, prioritně pro tranzitní dopravu v návaznosti na JZT (MÚK Modřice) – ve směru západ – východ posiluje dopravní cestu pro dálkové vazby s návaznostmi na R52, D2; součást alternativního spojení koridoru S13 dle PÚR ČR 2008	– V přímé návaznosti na JZT zpřístupňuje a obsluhuje významný rozvojový prostor jižně od Brna – dopravní účinnost ve spojení s JZT ve var. D10-B (MÚK Hajany) nižší – ve směru západ – východ posiluje dopravní cestu pro dálkové vazby s návaznostmi na R52, D2; součást alternativního spojení koridoru S13 dle PÚR ČR 2008
2.	Návaznost na variantu JZT a silniční síť nadmístního významu se zohledněním potřeb zpřístupnění a obsluhy území	– podmíněno návazností na JZT ve var. D10-A „Modřické“ – neumožňuje MÚK přímo s I/55 – důvod zajištění normativní vzdálenosti křižovatek na silnici I. třídy	– podmíněno návazností na JZT ve var. D10-B „Želešické“ – umožňuje MÚK s I/55
3.	Minimalizace negativních vlivů na obytnou funkci dotčeného území	– přímé negativní vlivy nejsou známy; kumulativní působení záměrů v prostoru Modřic	– negativní vlivy nejsou známy; kumulativní působení záměrů v prostoru Modřic

Jižní tangenta Modřice / Želešice (JZT) – Chrlice (D2)			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		Hodnocení variant dle vybraných kritérií	
		Varianta „Modřická“ (D11-A)	Varianta „Želešická“ (D11-B)
4.	Minimalizace negativních vlivů na veřejné zdraví (hodnocení HIA)	– z hlediska imisní zátěže suspendovaných částic PM10 méně příznivá než var. D11-B – z hlediska imisní zátěže koncentracemi NO2 nejpříznivější – z hlediska nočního hluku příznivější než var. D11-B	– z hlediska imisní zátěže suspendovaných částic PM10 příznivější než var. D110-A – z hlediska imisní zátěže koncentracemi NO2 méně příznivá – z hlediska nočního hluku horší než var. D11-A
5.	Minimalizaci střetů s limity využití území	– křížení RBK – 70% záboru půdy I. a II. TO	– křížení RBK – 75% záboru půdy I. a II. TO
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí (SEA)		Výsledky hodnocení variant D11-A a D11-B v návaznostech na JZT přibližně srovnatelné, s mírnou preferencí var. D11-A „Modřické“ , v návaznosti na JZT ve var. D10-A, potvrzeno i výsledky hodnocení HIA. Realizace záměrů je možná za podmínek uvedených v kap. A.7. oddílu A části III. Pro výběr výsledné varianty je doporučeno zohlednit i ostatní kritéria, především dopravně-inženýrská, příp. technicko- ekonomická.	

Na základě rámcového vyhodnocení předložených variant JT Modřice / Želešice (JZT) – Chrlice (D2), v koordinaci s doporučením výsledné varianty JZT, projektant doporučil jako výslednou variantu jižní tangenty var. „Modřickou“ (D11-A).

V rámci projednání 2. Návrhu ZÚR JMK dle § 37 stavebního zákona nebyly uplatněny žádné požadavky dotčených orgánů.

Na základě vypořádání stanovisek dotčených orgánů nebyla vypuštěna žádná z variant. Zastupitelstvo Jihomoravského kraje bylo seznámeno s variantami a doporučilo usnesením č. 1204/10/Z 20 ze dne 16.12.2010 zvolit variantu „Modřickou“.

Návrh vybrané varianty: D11-A varianta „Modřická“ – dále značena **D11**

Odůvodnění:

Varianta „Modřická“ v návaznosti na vybraný koridor JZT ve variantě „Modřické“ (D10) je na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant, z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí hodnocena jako příznivější.

(k bodům 69 - 70)

Jihovýchodní tangenta Chrlice (D2) – Šlapanice (D12) v kategorii čtyřpruhové silnice II. třídy, navazuje v MÚK Chrlice II (D2) na jižní tangentu. Ve směru od JZT, JT a dálnice D2 umožňuje zpřístupnění a obsluhu rozvojových prostorů Brno-Chrlice, Brno-Tuřany (včetně mezinárodního letiště Brno-Tuřany) a Šlapanice. Kapacitní silnice II. třídy prochází prostorem Tuřan (II/380) do prostoru Šlapanic (II/417). Jako územní rezerva pro dosud nekategorizovanou komunikaci je v ZÚR JMK respektován zbývající úsek kontinuálního tangenciálního propojení jižního sektoru Šlapanic (II/417) – MÚK Tvarožná (D1). Tím by bylo dosaženo kontinuální propojení jádrového území rozvojové oblasti OB3 Brno ve směru západ – východ jižně od dálnice D2 z obou směrů.

Záměr JVT společně s ostatními významnými záměry koncentrovanými do oblasti Šlapanicka (rozšíření dálnice D1 – záměr D8, „Nová Přerovská trať“ – záměr D43, modernizace letiště Brno – Tuřany – záměr D62 a plocha smíšená výrobní – PZR1), svými kumulativními vlivy na veřejné zdraví vyžadují zvláštní pozornost. Kumulace uvedených záměrů v této oblasti bude spojena

s poměrně významným imisním a zejména hlukovým zatížením obyvatel. Na základě podrobné studie bude pro tuto oblast nutné posoudit očekávanou zátěž při realizaci všech záměrů a následně pak navrhnout opatření k ochraně dotčených obyvatel. Podrobněji je tato problematika uvedena v části III. této dokumentace v oddílu A, v příloze k SEA; Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (HIA).

(k bodům 71 - 72)

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

(k bodům 73 - 74)

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

(k bodům 75 - 76)

I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel (D15) – v prostoru se zvyšující se intenzitou dopravy směrem k rozvojové oblasti OB3 Brno a krajskému městu Brnu ZÚR JMK byl v ZÚR JMK vymezen variantní návrh koridoru; varianta „Severní“ a varianta „Jižní“. Pro širší prostor Rosicka (součást rozvojové oblasti OB3 Brno) je silnice páteří osou s každodenní vazbou přes dálnici D1 (MÚK Kývalka) k Brnu (VMO - I/42). Předpokládaná intenzita dopravy v úseku Rosice – D1 (MÚK Kývalka) je dle výsledků MODELU 2009 v rozmezí 11,8 - 28,4 tis. voz./den. Výhledová situace na průtazích sídly Rosice a Zastávka je značně nepříznivá. Varianty koridoru I/23 Rosice – Zakřany s obchvaty sídel a přestavbou křižovatky se silnicí II/394 byly porovnány z hlediska předpokládaného zatížení a dopravní účinnosti.

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

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

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

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

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

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

Na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant koridorů I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel z hlediska jejich dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo a složky životního prostředí projektant doporučil jako výslednou variantu koridoru I/23 Rosice – Zakřany var. „Severní“ (D15-A) včetně přestavby problematické křižovatky se silnicí II/394.

Ve stanoviscích dotčených orgánů k 2. Návrhu ZÚR JMK nebyly k předmětnému záměru uplatněny žádné požadavky.

Na základě vypořádání stanovisek dotčených orgánů nebyla vypuštěna žádná z variant. Zastupitelstvo Jihomoravského kraje bylo seznámeno s variantami a doporučilo usnesením č. 1204/10/Z 20 ze dne 16.12.2010 zvolit variantu „Severní“.

Návrh vybrané varianty: D15-A varianta „Severní“ – dále značena **D15**

Odůvodnění:

Varianta „Severní“ včetně přestavby problematické křižovatky se silnicí II/394 je na základě rámcového vyhodnocení předložených koncepčních variant koridorů z hlediska jejich dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo a složky životního prostředí hodnocena jako přijatelnější.

(k bodům 77 - 78)

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

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

V rámci vypořádání stanovisek dotčených orgánů po společném jednání ve smyslu ustanovení § 37 odst. 2 a 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu v platném znění, konaném v prosinci 2010 je na základě požadavků Správy CHKO Pálava upraveno územní vymezení koridoru silnice I/40 (D68) v místě dotyku s NPP Rendezvous a EVL Rendezvous. Koridor je zúžen obdobně jako v dotykovém místě s EVL Slanisko u Nesytu a NPR Slanisko. Toto zúžení by mělo umožnit realizaci předmětného záměru a současně minimalizovat zásah do uvedených přírodně cenných území.

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

V ZÚR JMK byl obsažen záměr MÚK Poštorná, jih (D69) na silnici I/40, který byl koncepčně a realizačně spjatý s existencí případného prodloužení R55 v úseku D2 – hranice ČR / Rakousko s obchvatem Břeclavi ve variantě „Jihovýchodní“ (D66-B):

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

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

Vzhledem ke složitosti a závažnosti problematiky variant obchvatu Břeclavi (R55, I/55), v daném případě včetně podmíněné souvisejícího koridoru **I/40 Břeclav – MÚK Poštorná, jih**, byl záměr MÚK Poštorná, jih (D69) i přes významně negativní vliv na lokality NATURA 2000, jako podmíněný k R55 variantě „Jihovýchodní“ (D66-B) předložen k projednání s dotčenými orgány. Na základě vypořádání stanoviska Ministerstva životního prostředí byl **záměr vypuštěn**. Podrobnější komentář

je obsažen u koridoru R55 v úseku R55-3 Hrušky – Břeclav (D2) v předchozí části tohoto odůvodnění.

(k bodům 79 - 80)

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

(k bodům 81 - 82)

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

(k bodům 83 - 84)

I/43 Česká – Kuřim (D18) - zajišťuje hlavní přístup do Brna ve směru od severu a rychlostní silnice R43. Koridor pro čtyřpruhovou silnici je převzatý z dokumentace „Silnice I/43 Česká – Kuřim“ (HBH projekt, 2006). Přepravní význam silnice I/43 v koridoru D18 a její výhledové dopravní zatížení je přímo závislé na výběru výsledné varianty R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora. Z toho důvodu byla v ZÚR JMK posuzována a porovnávána intenzita dopravy na silnici I/43 v kombinaci s jednotlivými hodnocenými variantami R43 - viz tabulka.

Intenzita dopravy na silnici I/43 Česká – Kuřim - Brno (výhledová intenzita dopravy v tis. voz. celkem/den v roce 2030)		
Varianta R43	silnice I/43 v úseku	
	Lipůvka - Česká	Česká – Brno, ul. Hradecká
Varianta „Německá“ a „Malhostovická“ (D2-A,B) v návaznosti na úsek Kuřim – D1 ve stopě „Bystrcké“	25,0	36,9 – 50,6
Varianta „Německá“ a „Malhostovická“ (D2-A,B) v návaznosti na úsek Kuřim – D1 ve stopě „Boskovické“	31,8	48,3 – 61,8
Varianta „Optimalizovaná MŽP“ (D2-D) v návaznosti na úsek Kuřim – D1 ve stopě „Optimalizované MŽP“	17,3 – 40,6	40,7 – 60,1
Varianta „Obchvatová“ (D2-C) – bez realizace R43 v úseku Kuřim – D1	35,0 - 33,9	57,9 – 70,8

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

(k bodům 85 - 88)

I/43 Sebranice – Svitávka, přeložka (D21), **I/43 Letovice – Stvolová (hranice kraje), homogenizace** (D22) – koridory jsou součástí spojení Brno – Svitavy – Králíky – hranice ČR/Polsko. Silnice I/43 bude po realizaci rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka přeřazena do sítě silnic II. třídy (doprovodná komunikace k R43) s funkcí páteřní obsluhy severního segmentu rozvojové oblasti OB3 Brno s návaznostmi na R43 v prostoru Svitávky, v opačném směru s návazností na

jádrové území Brněnské aglomerace a rozvojové oblasti OB3. Do doby realizace R43 je nutné na stávající silnici I/43 vytvořit předpoklady a podmínky pro zvýšení bezpečnosti.

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

(k bodům 89 - 90)

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

ZÚR JMK vymezují koridor pro přestavbu nevyhovujícího průtahu Bučovicemi.

(k bodům 91 - 92)

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

(k bodům 93 - 94)

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

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

(k bodům 95 - 96)

I/54 Kyjov – Bzenec, přeložka s obchvaty sídel (D29) – koridor je součástí spojení Slavkov u Brna – Kyjov – Veselí nad Moravou - hranice ČR/Slovensko, v návaznosti na silnici I/50 a dálnici D1 je nadřazenou dopravní osou zpřístupňující sídelní strukturu v ose Slavkov u Brna – Kyjov – Veselí nad Moravou (I/55) – Blatnice pod Sv. Antonínkem s přechodem přes sousední Zlínský kraj

na Slovensko ve směru Nové Mesto nad Váhom. Silnice je součástí vymezené rozvojové osy nadmístního významu N-OS4 Kyjovská.

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

(k bodům 97 - 98)

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

(k bodům 99 - 101)

Přestavba krajských tahů (D32 – D38, D40, D41) – záměry vymezené v ZÚR JMK jednotlivými koridory vybraných silnic II. třídy vycházejí z dokumentací „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“ a „Souhrn návrhů generelu krajských silnic“ (KrÚ JMK, odbor dopravy), který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006 a aktualizován v roce 2008.

Tahy krajského významu představují nadřazenou krajskou síť dopravní infrastruktury, která navazuje na síť dálnic a silnic I. třídy a zajišťuje páteřní spojení a přepravní vztahy nadmístního významu. Ve vztahu k velmi omezené krátké hranici Jihomoravského kraje s krajem Jihočeským lze stávající silnici II. třídy Vranov nad Dyjí Slavonice povýšit na silnici nadmístního významu, která zajišťuje přímé mezikrajské vztahy v příhraničním okrajovém území mezi oběma sousedícími kraji. Pro specifickou oblast N-SOB1 Vranovsko může s ohledem na ochranu přírody a krajiny představovat „komunikační osu“ pro podporu řízeného rozvoje rekreace a turistiky v prostoru Podyjí.

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

V rámci navrhované a připravované přestavby vybraných silnic II. třídy byla koncepčně otevřena problematika silnice II/385 s průtahem Kuřimí, úzce související s výběrem výsledné varianty rychlostní silnice R43. Jako jediný záměr na silniční síti II. třídy byl v ZÚR JMK prověřován a předložen do společného jednání ve variantách.

II/385 Kuřim, obchvat (D35) - je součástí nejzatíženější silnice II. třídy na území Jihomoravského kraje, která v návaznosti na silnici I/43 zajišťuje dopravně významné spojení v relaci Brno – Kuřim

– Tišnov. Podle výsledků celostátního sčítání dopravy na silniční síti v ČR v roce 2005 dosahovala intenzita dopravy v úseku Lelekovice – Tišnov hodnoty 18,7 – 13,7 tis. voz./24 hod.

Přestavba silnice II/385, kromě vlastní problematiky hledání optimální polohy koridoru vůči rozvojovým záměrům města Kuřimi, je podmíněná koordinací s vedením koridoru R43 širším prostorem Kuřimi. Koridor R43 byl v dotčeném úseku v ZÚR JMK předložen ve třech variantách. Varianty obchvatu Kuřimi byly prověřovány z hlediska vztahů k variantám R43, dopravní účinnosti ke zklidnění na průtahu Kuřimi a v nejzatíženějším spojení na silnicích II. třídy (Brno -) Lelekovice – Tišnov. Obchvat Kuřimi byl předložen a hodnocen v následujících třech variantách, souvisejících s vedením a polohou variant R43 v úseku D1 - Kuřim.

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

Varianta severního obchvatu byla 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.

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

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

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

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

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

Obchvat Kuřimi ve variantě „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“ vychází ze zpracovaného konceptu studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“ (Ing. Jiří Kalčík, Projektové středisko, 06/2009), pořízené MŽP. Koridor R43 vedený v poloze severního obchvatu Kuřimi ve var. D35-A, zcela vylučuje možnost vedení samostatného silničního severního obchvatu Kuřimi. Tuto funkci by v návaznosti na variantu krátkého obchvatu Kuřimi ve variantě „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“ dále přenášel dílčí úsek R43 ve variantě „Optimalizované MŽP“ v úseku MÚK

Kuřim, východ - MÚK Čebín s napojením na silnici II/385 ve směru na Tišnov. Rychlostní silnice R43 by kromě dálkových vztahů měla přenášet regionální vztahy Brno – Tišnov, které by jinak bylo možné uskutečnit pouze po stávajícím průtahu Kuřimí. V této koncepci uspořádání hrozí riziko, že na průtahu Kuřimí zůstane neúměrně vysoký podíl průjezdné zbytné dopravy, která v relaci Brno – Tišnov je již v současné době kriticky vysoká.

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

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

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

Pro porovnání variant v tabulce byla využita následující kritéria a podmínky pro rozhodování, zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území.

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

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

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

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

V rámci projednání 2. Návrhu ZÚR JMK dle § 37 stavebního zákona byla uplatněna a vypořádána stanoviska dotčených orgánů následovně:

VYPOŘÁDÁNÍ STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ			
Varianty II/385 Kuřim, obchvat/ Dotčené org.	D35-A „Severní obchvat“	D35-B „Jižní obchvat s tunelem“	D35-C „Severní obchvat optimalizovaný MŽP“
Ministerstvo dopravy	–	Nesouhlas se zařazením do silnic I. třídy, tj. do ploch a koridorů nadmístního významu.	–
KrÚ JMK, odbor dopravy	–	Nesouhlas se zařazením záměru do krajských silnic.	–

Na základě vypořádání stanovisek dotčených orgánů nebyla vypuštěna žádná z variant. Zastupitelstvo Jihomoravského kraje bylo seznámeno s variantami a doporučilo usnesením č. 1204/10/Z 20 ze dne 16.12.2010 zvolit variantu „Severní obchvat“.

Návrh vybrané varianty: D35-A varianta „Severní obchvat“ – dále značena **D35**

Odůvodnění:

Varianta „Severní obchvat“ umožňuje koncepčně a realizačně nezávislé řešení obchvatu města, v kombinaci s R43 ve variantě Bystrcké“ (D1) pak pro regionální spojení Brno – Tišnov maximální účinnost s výrazným zklidněním dopravy na průjezdu Kuřimí.

PŘEHLED VYBRANÝCH VARIANT ZÁMĚRŮ SILNIČNÍ DOPRAVY

V ZÚR JMK byly na základě navržených kritérií komplexně prověřeny a vyhodnoceny záměry silniční dopravy. Variantní záměry byly v rámci společného jednání o 2. Návrhu ZÚR JMK dle § 37 zákona č. 183/2006 Sb. v platném znění projednány, stanoviska k nim vypořádána a vybrány varianty, uvedené v následující tabulce.

PŘEHLED PROVĚŘOVANÝCH A VYBRANÝCH VARIANT					
Záměr	Úsek	Prověřované varianty	Vybraná varianta	Vybraná varianta - značení	Vybraná varianta – vymezení úseku
Rychlostní silnice R43	R43-1	D1-A, D1-B, D1-C, alt. D1-C/Z, D1-C/J	D1-A	D1	Troubsko (D1) – Kuřim
	R43-2	D2-A, D2-B, D2-C, D2-D	D2-A	D2	Kuřim – Černá Hora
	R43-3	D3-A, D3-B	D3-A	D3	Černá Hora – Svitávka
	R43-4	D4-A, D4-B	D4-A	D4	Svitávka – Velké Opatovice – hranice kraje
Rychlostní silnice R52	R52	D65-A, D65-B	D65-A	D65	Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko
Rychlostní silnice R55	R55-1	D5-A, D5-B+ alt. D5-B/S	D5-A	D5	Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec
	R55-3	D66-A, D66-B, D66-C	D66-C	D66	Hrušky – Břeclav (D2)
Jižozápadní tangenta (JZT)		D10-A, D10-B, D10-C	D10-A	D10	Troubsko (D1/R43) – Rajhrad (R52)
Jižní tangenta (JT)		D11-A, D11-B	D11-A	D11	Modřice (JZT) – Chrlice (D2)
Silnice I/23		D15-A, D15-B	D15-A	D15	Rosice – Zakřany, přeložka
Silnice I/50	Brankovice – Kožušice – hranice kraje, obchvat	D25-A, D25-B	varianty A, B,	DR25-A, DR25-B	viz - <i>Poznámka 1</i>
Silnice I/55	Břeclav, obchvat	D70-A, D70-B1, D70-B2, D70-C1, D70-C2			viz - <i>Poznámka 2</i>
Silnice II/385	Kuřim, obchvat	D35-A, D35-B, D35-C	D35-A	D35	Kuřim, severní obchvat

Poznámka 1: Varianty ponechány a převedeny do územní rezervy k dalšímu prověření a koordinaci.

Poznámka 2: Vybraná varianta obsažená v koordinačním výkrese jako jev informativní - limit využití území; z návrhu vypuštěna

C.4.1.2 Železniční doprava

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

Severojižní evropský koridor kolejové dopravy Warszawa / Kraków – Ostrava – Přerov – Wien / Budapest (větve VIb.) je na území Jihomoravského kraje zajišťovaný II. TŽK vedeným prostorem Pomoraví mimo jádrovou aglomeraci Brna. IV. TEMMK Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav,

zajišťovaný I. TŽK, který prochází jádrem Brněnské aglomerace a umožňuje její přímé zapojení do evropských kolejových struktur.

(k bodům 102 - 103)

Trat' č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; optimalizace (D42) – sledovaný koridor je součástí koridoru konvenční železniční dopravy C-E61 podchycené ve schválené PÚR ČR 2008. Jeho potřeba vychází z celkové koncepce rozvoje železniční dopravy nadřazených železničních tahů v ČR. V příměstském úseku je sledováno zkvalitnění parametrů kolejové dopravní cesty prioritně pro příměstskou obslužnou funkci, v celkové koncepci odpovídající požadavkům mezinárodních dohod, zlepšení úrovně železniční dopravy s cílem přesunu výraznějších objemů přepravy osob i nákladu na železnici. Koridor D42 je koncepčně spjat s připravovaným navazujícím severojižním kolejovým dialektrem, se kterým v tomto úseku vytváří jedno z ramen příměstského integrovaného dopravního systému Brna.

(k bodům 104 - 105)

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

Územní vymezení koridoru D43 v průchodu rozvojovým prostorem Šlapanicka bylo v ZÚR JMK v souladu s požadavky MD koordinováno s navrhovanými plochami pro rozvoj mezinárodního letiště Brno – Tuřany a pro rozvoj ploch výroby PZ1 Tuřany, letiště Sever, s územní rezervou plochy výroby PZR1 CTPark Brno South, Šlapanice a s územní rezervou pro vysokorychlostní trať Brno – Vyškov – hranice kraje (– Přerov – Ostrava), která má ve výstupním úseku ve směru na Přerov společný koridor s „Novou Přerovskou tratí“.

Záměr „Nové Přerovské trati“, společně s ostatními významnými záměry koncentrovanými do oblasti Šlapanicka (rozšíření dálnice D1 – D8, JVT – D12, modernizace letiště Brno – Tuřany – D62 a plocha smíšená výrobní PZR1), svými kumulativními vlivy na veřejné zdraví vyžadují zvláštní pozornost. Je nutno předpokládat, že realizace uvedených záměrů v této oblasti bude spojena s poměrně významným imisním a zejména hlukovým zatížením obyvatel. Pokud by nebyla tato situace dále řešena, mohla by vést až k znemožnění realizace některých záměrů z důvodů překročení limitů stanovených právními předpisy. Podrobněji je tato problematika uvedena v části III. této dokumentace v oddílu A, v příloze k SEA; Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (HIA).

(k bodům 106 - 107)

Konvenční železniční trať č. 260 - v ZÚR JMK je vymezen **koridor konvenční železniční dopravy ŽD7 Pardubice – Česká Třebová – Brno**, schválený v PÚR ČR 2008. Vzhledem k tomu, že v současné době dosud není zpracována žádná dokumentace k přestavbě stávající tratě pro zvýšení rychlosti v rámci koridoru ŽD7, která by umožňovala územní vymezení koridoru přestavby,

jsou v ZÚR JMK identifikovány pouze obce, dotčené stávajícím koridorem železniční tratě č. 260, jejíž parametry i přes již provedenou modernizaci v rámci I. TŽK neodpovídají požadavkům mezinárodních dohod. ZÚR JMK ukládá dotčeným obcím pouze úkol zajištění územní koordinace koridoru ŽD7 dle podkladů MD. Územní vymezení koridoru bude provedeno na základě podkladů v aktualizaci ZÚR JMK.

(k bodům 108 - 112)

Koridory zdvojkolejnění, propojení a elektrizace konvenčních železnic nadmístního významu (D44, D47), územně vymezené v ZÚR JMK pro možnou modernizaci, optimalizaci, případně elektrizaci tratí nadmístního významu, stejně jako koridory územně vymezené v ZÚR JMK pro nová kolejová spojení, tj. „**Boskovická spojka**“ (D45) a „**Křenovická spojka**“ (D46) vytvářejí podmínky pro možný komplexní rozvoj a přestavbu železniční sítě na území kraje jako rovnocenného dopravního systému k dopravě silniční s cílem vyššího zapojení kolejové dopravy do fungujícího přepravního systému na dlouhé i krátké vzdálenosti, v každodenních vztazích jako součást integrovaného dopravního systému.

(k bodům 113 - 115)

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

(k bodům 116 - 117)

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

(k bodům 118 - 119)

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

C.4.1.3 Vodní doprava

(k bodům 120 - 121)

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

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

První úsek koridoru Rohatec – Hodonín sleduje prodloužení vodní cesty z prostoru výklopníku Rohatec (původně pro potřeby přepravy lignitu) do turisticky atraktivnějšího Hodonína. Pro dosažení plavebních podmínek v tomto úseku je třeba prodloužit vodní cestu Otrokovice – Rohatec vodním tokem Radějovka až k ústí do řeky Moravy. Prodloužení je podmíněno vybudováním plavební komory u stávajícího jezu na Radějovce, úpravou a prohloubením koryta Radějovky. Hladina řeky Moravy je od ústí Radějovky k jezu Hodonín vzdouvána stávajícím jezem Hodonín a řeka je v tomto úseku splavná.

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

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

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

Prodloužení Baťova kanálu v úseku Hodonín – soutok Morava / Dyje je vymezeno v koridoru šířky 100m, který je zároveň součástí územní rezervy pro koridor pro hájení mezinárodních závazků státu, územně vymezené v ZÚR JMK (DR51/A). Záměr prodloužení Baťova kanálu není dle vý-

sledků studie v územním konfliktu s územní rezervou pro hájení mezinárodních závazků státu ani s jeho případnou realizací. Prodloužení Baťova kanálu není ani v konfliktu s plánovanými protipovodňovými opatřeními.

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

C.4.1.4 Logistika

(k bodům 122 - 125)

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

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

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

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

C.4.1.5 Integrovaný dopravní systém

(k bodům 126 - 128)

Terminály integrovaného dopravního systému D52, D55 – D57, D63, D73 – D76 a výhybnu na železniční trati D58 ZÚR JMK vymezují plochy a koridory pro terminály a výhybnu jako součást integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, navazující na již zmiňované vybrané koridory modernizace, dostavby a obnovy některých úseků konvenčních železničních tratí včetně přestavby ŽUB a SJD, jež jsou nedílnou součástí celého systému. Návrh integrovaného dopravního systému JMK a jeho jednotlivé záměry, které jsou sledovány a územně vymezeny v ZÚR JMK, vycházejí ze zpracované dokumentace „Generel dopravy Jihomoravského kraje“ (IKP Consulting

engineers, s.r.o., 02/2006). Upřesněné územní vymezení koridorů s ohledem na místní podmínky je nezbytné zpracovat na úrovni ÚPD příslušného sídla.

Plochy D53 a D72 vymezené v předchozích etapách ZÚR JMK pro umístění terminálů integrovaného dopravního systému (Znojmo a Šakvice) a plocha D59 pro umístění výhybny Silůvky byly z důvodů již provedené realizace z ZÚR JMK vypuštěny.

C.4.1.6 Letecká doprava

(k bodům 129 - 130)

Veřejné mezinárodní letiště Brno – Tuřany, modernizace (D62) – letiště je v evropských souvislostech součástí větve VIb. TEMMK a sítě TEN-T. V ZÚR JMK vymezená plocha pro možný rozvoj letiště je koordinována s ostatními souvisejícími plochami a koridory dotčeného území Šlapanicka, prioritně s koridorem D43 (trati č. 340 a 300 Brno – Vyškov – hranice kraje, modernizace; „Nová Přerovská trať“), DR39 (VRT Brno – Vyškov – hranice kraje - Přerov – Ostrava), dále s plochami pro výrobu PZ1 (Tuřany, letiště Sever) a územní rezervou plochy pro výrobu PZR1(CTPark Brno South, Šlapanice).

Záměr modernizace letiště Brno – Tuřany, společně s ostatními významnými záměry koncentrovanými do oblasti Šlapanicka (rozšíření dálnice D1 – D8, JVT – D12, „Nová Přerovská trať“ – D43, modernizace letiště Brno – Tuřany – D62 a plocha smíšená výrobní PZR1), svými kumulativními vlivy na veřejné zdraví vyžadují zvláštní pozornost. Je nutno předpokládat, že realizace uvedených záměrů v této oblasti bude spojena s poměrně významným imisním a zejména hlukovým zatížením obyvatel. Pokud by nebyla tato situace dále řešena, mohla by vést až k znemožnění realizace některých záměrů z důvodů překročení limitů stanovených právními předpisy. Podrobněji je tato problematika uvedena v části III. této dokumentace v oddílu A, v příloze k SEA; Hodnocení vlivů na veřejné zdraví (HIA).

C.4.1.7 Cyklistická doprava

(k bodům 131 - 134)

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

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

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

Mezinárodní a krajské cyklistické koridory - ZÚR JMK vymezují formou územní identifikace podle obcí vedení mezinárodních a krajských cyklistických koridorů, které vycházejí ze zpracované dokumentace „Program rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji“ (CDV, 2007), která byla schválena. Cyklistické koridory se po-

stupně realizují nebo územně zpřesňují v rámci studií a územně plánovacích podkladů a přípravných dokumentací na úrovni obcí.

Mezinárodní cyklistické koridory - přehled

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

Zatímco podmínky pro vymezení a podporu cyklistických koridorů EuroVelo a mezinárodních cyklistických koridorů jsou stabilizované, je nezbytné postupně územně vymezit a zpřesnit síť krajských cyklistických koridorů, které budou koordinovány s nadřazenou sítí cyklistických koridorů. V krajské úrovni umožní posílit dopravní i rekreační funkci celého systému i dotčených oblastí.

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

C.4.2 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

C.4.2.1 Elektroenergetika

(k bodům 135 - 136)

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

(k bodům 137 - 149)

ZÚR JMK územně vymezují **plochy a koridory nadmístního významu TE2, TE3, TE5 – TE12, TE14 – TE28 a TE41**, které respektují požadavky rozvoje energetických zdrojů podle platné Státní energetické koncepce, v souladu s Územní energetickou koncepcí Jihomoravského kraje (KEA, s.r.o., Brno, 11/2003) a v koordinaci s předpokládanými toky přenosu elektrické energie.

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

V souladu s čl. (3) a (6) PÚR ČR bude na základě podnětu Ministerstva průmyslu a obchodu prověřeno vymezení předmětného rozvojového záměru v rámci aktualizace PÚR. Důvodem nesouhlasného stanoviska Ministerstva kultury je poloha koridoru, který prochází jádrovým územím krajinné památkové zóny Lednicko – Valtického areálu. Další objemové zkapacitnění stávajícího vedení a tím i navýšení je z hlediska ochrany a zachování jedinečných kulturně historických hodnot území lokality UNESCO nevhodné. V ZÚR JMK je v souladu s vypořádáním stanoviska Ministerstva kultury záměr TE4 vypuštěn do doby vyřešení vedení záměru v PÚR.

ZÚR JMK vymezily variantně plochy a koridory transformační stanice 110 kV včetně napojení na síť u záměru **TS 110/22kV; Znojmo-město + napojení novým vedením na síť 110 kV**. Záměr byl územně vymezen ve variantách **TE21-A a TE-21B**. Ty byly prověřeny a porovnány dle vybraných kritérií, uvedených v další části textu s následujícím doporučením projektanta.

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

Pro porovnání variant v tabulce byla využita následující kritéria a podmínky pro rozhodování, zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území.

TS 110/22kV; Znojmo-město + napojení novým vedením na síť 110 kV			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		Hodnocení variant dle vybraných kritérií	
		Varianta TE21-A	Varianta TE21-B
1.	Technicko-ekonomické podmínky	– délka koridoru vedení výrazně menší oproti var. TE21-B – omezená prostupnost v zástavbě	– délka koridoru vedení výrazně větší oproti var. TE21-A – územní průchodnost vhodnější
2.	Minimalizace vlivů na obytnou funkci	– průchod vedení v převažujícím rozsahu obytným územím Znojma	– průchod volnou krajinou bez kontaktu s obytným územím
3.	Minimalizaci střetů s limity využití území	– vedení při hranici PO Podyjí – ovlivnění krajinného rázu oproti var. TE21-B vzhledem k poloze výrazně menší	– možný negativní vliv na lokality Natura 2000 (vedení přes EVL Meandry Dyje, 150 m od EVL Načeratický kopec) – zásah do lesních porostů – ovlivnění krajinného rázu
Závěry hodnocení z hlediska vlivů na sledované složky životního prostředí (SEA)		Jako varianta příjemnější je hodnocena varianta TE21-A . Pro výběr výsledné varianty je doporučeno zohlednit vedle environmentálních kritérií také další kritéria, především technicko-ekonomická. Realizace záměru je možná za podmínek uvedených v kap. A.7 oddílu A, části III.	

V rámci projednání 2. Návrhu ZÚR JMK dle § 37 stavebního zákona byla uplatněna a vypořádána stanoviska dotčených orgánů následovně:

VYPOŘÁDÁNÍ STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ		
TS110/22 kV	TE21-A, var. 1	TE21-B, var. 2
Ministerstvo životního prostředí	Z hlediska ochrany zvláště chráněných území je preferována varianta TE21-A, varianta TE21-B je přijatelná při dodržení podmínek obsažených v kapitole D textové části.	

Na základě vypořádání stanovisek dotčených orgánů nebyla vypuštěna žádná z variant. Zastupitelstvo Jihomoravského kraje bylo seznámeno s variantami a doporučilo usnesením č. 1204/10/Z 20 ze dne 16.12.2010 zvolit **variantu 1 „TE21-A“**.

Návrh vybrané varianty: **TE21-A varianta 1** – dále značena **TE21**

Odůvodnění:

Varianta 1 je na základě technicko-ekonomického hodnocení, předpokládaných vlivů na složky životního prostředí a území NATURA 2000 hodnocena jako příznivější. Tato varianta vylučuje střet s lokalitou NATURA 2000, vykazuje menší riziko ovlivnění krajinného rázu, délka vedení je výrazně kratší.

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

C.4.2.2 Plynárenství

(k bodům 150 - 167)

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

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

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

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

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

Koridor **VTL plynovodu Chvalkovice – Litenčice (TE32)**, který byl územně vymezen v předchozích etapách ZÚR JMK byl na základě vypořádání stanovisek dotčených orgánů po společném jednání ve smyslu ustanovení § 37 odst. 2 a 4 zákona č. 183 2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu v platném znění ze ZÚR JMK **vypuštěn**.

Odůvodnění:

Koridor VTL plynovodu (TE32) není ve svém pokračování na území Zlínského kraje ve vydaných ZÚR Zlínského kraje vymezen, záměr nebyl ani uplatněn k zapracování do ÚAP ORP Bučovice, ani není obsažen v ÚP dotčených obcí.

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

Varianty koridoru VVTL plynovodu DN 800 PN 80 Brumovice – Uherčice / Trkmanec, vymezené ve dvou variantách; **TE40-A / TE40-B**, byly vyhodnoceny a vzájemně porovnány dle vybraných kritérií. Obě varianty byly v části III. dokumentace ZÚR JMK vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí a území NATURA 2000.

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

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

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

Projektant za rozhodující pro výběr výsledné varianty považuje výsledky hodnocení EIA a stanovisko MŽP.

V rámci projednání 2. Návrhu ZÚR JMK dle § 37 stavebního zákona byla uplatněna a vypořádána stanoviska dotčených orgánů následovně:

VYPOŘÁDÁNÍ STANOVISEK DOTČENÝCH ORGÁNŮ		
VVTL plynovod DN 800 PN 80	TE40-A, var. VVTL Brumovice - Uherčice	TE40-B, var. VVTL Brumovice - Trkmanec
Ministerstvo životního prostředí	Z hlediska ochrany zvláště chráněných území jsou obě varianty přijatelné při dodržení podmínek obsažených v kapitole D textové části.	

Na základě vypořádání stanovisek dotčených orgánů nebyla vypuštěna žádná z variant. Zastupitelstvo Jihomoravského kraje bylo seznámeno s variantami a doporučilo usnesením č. 1204/10/Z 20 ze dne 16.12.2010 zvolit variantu „Brumovice - Uherčice“

Návrh vybrané varianty: TE40-A varianta „Brumovice - Uherčice“ – dále značena TE40

Odůvodnění :

Varianta „Brumovice – Uherčice“ je na základě výsledků zjišťovacího řízení ukazuje z hlediska dopadů do území jako příznivější. Koridor využívá bezpečnostní pásmo stávajícího vedení (DN 700). Společnost NET4GAS pro tuto variantu připravuje zpracování projektové dokumentace pro územní řízení.

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

C.4.2.3 Dálkovody

(k bodům 168 - 169)

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

(k bodům 170 - 171)

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

C.4.2.4 Vodní hospodářství

(k bodům 172 - 174)

Zásobování pitnou vodou je v Jihomoravském kraji plně vyhovující z hlediska jakosti dodávané vody. Jak kvalitní podzemní zdroje Březová I. a II., tak zdroje povrchové (nádrže Vír – kraj Vysočina, Vranov, Znojmo, Opatovice a Boskovice-Bělá – záložní zdroj) poskytují pitnou vodu výborné

kvality. Dosud ne zcela uspokojivý je však rozsah zásobování, kdy v r. 2009 na vodovody pro veřejnou potřebu bylo připojeno 95,6 % z celkového počtu obyvatel kraje.

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

ZÚR JMK v souladu s PRVK Jihomoravského kraje vymezuje pro rozšíření a zkvalitnění zásobování obyvatel pitnou vodou jako veřejně prospěšné stavby **14 koridorů hlavních vodovodních řadů nadmístního významu (TV1 – TV13, TV28)**, které rozšiřují rozsah napojení především na Vírský oblastní vodovod a další skupinové vodovody. Naplňují tak požadavky dále zvyšovat počet obyvatel připojených na vodovody pro veřejnou potřebu, zajišťovat větší přístup ke kvalitní pitné vodě, zlepšovat spolehlivost dodávek pitné vody. Ve shodě s celostátními dokumenty a koncepcemi (Plán hlavních povodí ČR schválen UV ČR č. 562/2007 Sb., PRVK ČR aj.) je potřeba zajišťovat přednostně výstavbu zdrojů a vodovodních sítí v obcích nad 2000 obyvatel.

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

(k bodům 175 - 177)

Úroveň **odvádění a čištění odpadních vod** patří k základním znakům moderní společnosti a je jedním z podstatných ukazatelů životní úrovně obyvatel. Jihomoravský kraj, který má 87,9 % obyvatel připojených na veřejnou kanalizaci (rok 2009), je na třetím místě v mezikrajském porovnání v ČR. Odstraňování komunálního a průmyslového znečištění je prioritním úkolem, bez něhož není možné dosáhnout dobrého stavu vod a navazujících ekosystémů.

Zlepšení v oblasti kanalizací a čistíren odpadních vod (ČOV) bude dosaženo splněním Směrnice Rady č. 91/271/EHS, o čištění městských odpadních vod. Vláda ČR se zavázala ke splnění Směrnice do r. 2010. Její poslední aktualizace byla proto předmětem usnesení vlády ČR č. 451 z r. 2009. V Jihomoravském kraji je v tomto usnesení uvedeno celkem 41 aglomerací² s počtem ekvivalentních obyvatel (dále EO) větším než 2000, které je třeba vyřešit.

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

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

ZÚR JMK v souladu s PRVK Jihomoravského kraje zajišťuje rozvoj odkanalizování urbanizovaných území vymezením **koridorů kmenových stok kanalizačních soustav nadmístního významu TV14 – TV27 a TV29** jako veřejně prospěšných staveb. Vytváří tak územní podmínky pro podstat-

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

né rozšíření počtu obyvatel připojených na kanalizaci pro veřejnou potřebu a spolu s navazující výstavbou ČOV zvyšuje kvalitu vody v recipientech. Ve shodě se Směrnicí Rady ES je účelné realizovat přednostně stavbu kanalizačních sítí a ČOV v sídlech nad 2000 obyvatel.

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

(k bodům 178 - 180)

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

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

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

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

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

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

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

tocích mohou být špičky povodňových průtoků významně sníženy dočasnou akumulací vody v bočních nádržích, poldrech.

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

C.4.3 OSTATNÍ PLOCHY A KORIDORY

VÝROBA

(k bodům 181 - 183)

Plochy smíšené výrobní nadmístního významu **PZ1, PZ2** územně vymezené v ZÚR JMK vycházejí z dokumentu „Návrh seznamu brownfieldů a průmyslových zón“ pro potřeby dokumentu „Územně analytické podklady Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje dne 12.11.2009. Plochy pro výrobu na území města Brna byly upřesněny na základě podkladů a sdělení OÚPR Magistrátu města Brna ze dne 11.3.2009, aktualizovány v listopadu 2009, následně v březnu 2010.

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

Plocha PZ3 **CTPark Brno South, Šlapanice**, která byla územně vymezena v ZÚR JMK, byla na základě vypořádání stanovisek dotčených orgánů po společném jednání ve smyslu ustanovení § 37 odst. 2 a 4 zákona č. 183 2006 Sb. v souladu se stanoviskem MŽP vypuštěna a přeřazena **do územní rezervy** jako záměr **PZR1**.

(k bodu 184)

ZÚR JMK nevymezují žádná asanační území nadmístního významu.

C.4.4 ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

(k bodům 185 - 186)

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

- Generel regionálního a nadregionálního ÚSES na území Jihomoravského kraje (Ageris, s.r.o., Brno, 2003), dále Generel 2003
 - Oborové vymezení nadregionální a regionální úrovně ÚSES na území Jihomoravského kraje v hranicích roku 2003, bez území VÚ Březina

- základní krajský podklad, mapová část v měřítku 1 : 25 000
- Kraj Vysočina – územní plán velkého územního celku, koncept (US Brno, s.r.o., 2004)
 - vymezení nadregionální a regionální úrovně ÚSES v nedokončené ÚPD kraje Vysočina
 - využito pro území obcí, které k 1.1.2005 přešly do Jihomoravského kraje z kraje Vysočina
- Územní plán VÚ Březina – veřejná část (Vojenské lesy a statky, s.p., Praha, nedatováno)
- Regionální a nadregionální ÚSES ČR – územně technický podklad (MMR a MŽP, Praha, 1996)
 - územně technický podklad, jediná celostátní dokumentace nadregionálního a regionálního ÚSES
- Územní prognóza Jihomoravského kraje (UAD Studio, s.r.o., Brno, 2004)
 - řešení ÚSES převzato z Generelu regionálního a nadregionálního ÚSES na území Jihomoravského kraje (Ageris, s.r.o., Brno, 2003)
- Koncepce ochrany přírody na území Jihomoravského kraje (Atelier Fontes, s.r.o., Brno, 2004)
 - řešení ÚSES převzato z Generelu regionálního a nadregionálního ÚSES na území Jihomoravského kraje (Ageris, s.r.o., Brno, 2003)
- Novomlýnské nádrže, vymezení skladebných částí NRBK K 161 V, N mezi RBC Vrkoč a Křivé jezero (Geovision, s.r.o., Plzeň, 2008)
 - oborový podklad MŽP
- Územní plány obcí Hevlín a Stošíkovice
 - územně plánovací dokumentace obcí
 - převzato zpřesněné vymezení regionálních biocenter Stošíkovice a Hevlín (požadavek MěÚ Znojmo)
- Komplexní pozemková úprava v k.ú. Dyjákovice a k.ú. Velký Karlov (Agroprojekt PSO, s.r.o., Brno, rozpracováno)
 - Předběžný koncept návrhu Plánu společných zařízení (08/2010)
 - na základě požadavku Pozemkového úřadu Znojmo převzat návrh na jinou lokalizaci RC 118 Za Dyjí – v 2. Návrhu ZÚR JMK pro projednání dle § 39 zák.č. 183/2006 Sb. jako RBC 118 Dyjákovice
 - akceptováním požadavku vzniká rozpor s vymezením biocentra vůči platné ÚPD obce (2001)

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

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

Návaznost směrem do zahraničí byla zjišťována ve vztahu ke Slovensku, které má z dob společného státu obdobnou legislativu, tzn. institut ÚSES je součástí zákonů upravujících právní prostředí

v sektorech územního plánování a ochrany přírody a krajiny. Sousední samosprávné kraje Slovenska mají schválenou územně plánovací dokumentaci obsahující vymezení ÚSES – ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja (1998, aktualizace 2004), ÚPN VÚC Trnavský kraj (1998, aktualizace 2007).

V území Jihomoravského kraje mimo:

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

byly v ZÚR JMK předloženy některé úseky N+R ÚSES **ve variantách**. Většina z celkově 22 předložených variant představovala v náhradní variantě nedoporučované, horší řešení, než to, které bylo obsaženo ve variantě základní. V několika případech se v náhradní variantě jednalo o přibližně rovnocenné řešení problematiky ve vztahu k variantě základní. Popis je součástí Generelu 2003. Na základě vypořádání stanovisek dle § 37 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění, je vymezení skladebných částí ÚSES nadregionální a regionální úrovně provedeno invariantně.

Oproti vymezení skladebných částí v podkladových materiálech byly provedeny některé **díličí úpravy**, především z důvodů zajištění návaznosti (propojenosti) ÚSES jak uvnitř území Jihomoravského kraje, tak vně. Přidáno bylo 1 regionální biocentrum (RBC 185) z důvodu nezbytnosti jeho lokalizace v daném území (reprezentativní biocentrum pro hygroskopní ekosystémy v nivě řeky Svratky). Oproti řešení předloženému v Generelu 2003 bylo zrušeno biocentrum Měnináská bažantnice (kód dle ÚTP 192) z důvodu jeho izolovanosti – do systému územně nezačleněné biocentrum odporuje definici ÚSES v zákoně č. 114/1992 Sb. (§ 3, odst. 1, písm. a), deklarovaná „unikátnost“ biocentra navíc nemá věcné opodstatnění. Možnost zrušení tohoto biocentra byla v Generelu 2003 uváděna jako varianta. Varianta regionálního biokoridoru západo-východní orientace jižně od Vracova, se dvěma regionálními biocentry (RBC 232, RBC 233), byla z prostorových důvodů zařazena do základního vymezení ÚSES. Na základě jednání s OŽP KrÚ JMK bylo změněno umístění RBC 205 u Slavkova z prostoru sv. Urbana do prostoru golfového hřiště. Na základě požadavku Pozemkového úřadu ve Znojme byla v ZÚR JMK změněna lokalizace RBC 118.

Invariantní vymezení ÚSES v důsledku vypořádání stanovisek dle § 37 zákona č. 183/2006 Sb. v platném znění znamená:

- dodatečné vymezení dvou regionálních biocenter (RBC 235, RBC 236), přičemž v případě RBC 235 se jedná o řešení v souladu s podkladem ÚTP N+R ÚSES ČR (1996), v případě RBC 236 o vymezení nového RBC na hranici s Krajem Vysočina (opodstatněnost vymezení dalšího RBC v nedaleké poloze na území Kraje Vysočina nutno prověřit v Aktualizacích obou ZÚR)
- dodatečné vymezení čtyř regionálních biokoridorů (RBK 167, RBK 168, RBK 169, RBK 170), přičemž v případě RBK 167 se jedná o zajištění návaznosti ÚSES v Kraji Vysočina, RBK 168 a RBK 169 jsou vymezeny v souvislosti s dodatečným zařazením RBC 235 a RBK 170 je zařazen pro zajištění návaznosti ÚSES ve Zlínském kraji; v případech RBK 168 a RBK 170 se jedná o řešení v souladu s podkladem ÚTP N+R ÚSES ČR (1996).

Tzv. ochranná (nárazníková) zóna nadregionálních biokoridorů (os) nebyla, pro její schematické vyjádření v ÚTP (1996), absenci vymezení v podkladových materiálech kraje a bezvýznamnosti pro řešení ZÚR JMK, zakreslena.

V grafické a tabulkové části ZÚR JMK je pro území kraje rozlišeno **celkem 453 skladebných částí nadregionálního a regionálního ÚSES**, z toho:

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

- 18 nadregionálních biocenter
- 29 nadregionálních biokoridorů

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

Nadregionální biokoridory: kromě biokoridorů rámcově totožných s ÚTP 1996 (NRBK 01 až NRBK 24) jsou vymezeny další nadregionální biokoridory (NRBK 25 až NRBK 29), některé v trasách původních regionálních biokoridorů, některé v trasách nových. Důvodem pro vymezení nových biokoridorů je zejména odstranění „slepých“ větví a nedostatečné propojenosti nadregionálních biocenter v původním vymezení dle ÚTP 1996.

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

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

- 236 regionálních biocenter
- 170 regionálních biokoridorů

Regionální biocentra: kromě biocenter rámcově totožných s ÚTP 1996 (celkem 181) jsou vymezena další regionální biocentra (celkem 55). Důvody jsou různé, nejčastějšími jsou nutnost vložení (doplnění) biocentra do nepřipustně dlouhého regionálního biokoridoru či úseku nadregionálního biokoridoru v důsledku prodloužení trasy (nejčastěji z důvodu zpřesnění vymezení či nápravy chyb ÚTP 1996) a vymezení biocenter v novém regionálním či nadregionálním biokoridoru (osy). Koncentrace regionálních biocenter je nejvyšší na území CHKO Moravský kras, v němž byla řada biocenter do Generelu 2003 doplněna na základě ÚP VÚC CHKO Moravský kras (US Brno, s.r.o., 1998).

Regionální biokoridory jsou vymezeny v rozšířeném počtu, kromě biokoridorů rámcově totožných s ÚTP 1996 (celkem 121) jsou vymezeny další regionální biokoridory (celkem 49). Důvody jsou různé, nejčastějšími jsou doplnění nových biokoridorů v rozsáhlých územích, které v ÚTP 1996 nebyly regionální a vyšší úrovní ÚSES v rozporu s platnou metodikou (1995) pokryty, náprava dalších chyb ÚTP 1996 (biokoridory propojující zcela odlišné typy ekosystémů, a tedy ze své podstaty trvale nefunkční), odstranění „slepých“ větví aj. Velmi často základní podkladový materiál ochrany přírody Jihomoravského kraje – Generel 2003 – vymezil rovněž, po vzoru rozčlenění nadregionálních biokoridorů do jednotlivých os podle cílových typů ekosystémů, regionální biokoridory v údolních katénách větších vodních toků do 2 až 3 „os“ regionálních biokoridorů (nejčastěji hydrofilní a hygrophilní – nivní, teplomilnou doubravní, mezofilní hájovou). Obdobně jako na nadregionální

úrovni bylo ponecháno stejné číselné označení těchto biokoridorů (os), takže reálný počet regionálních biokoridorů přesahuje hodnotu 200. Koncentrace regionálních biokoridorů je nejvyšší na území CHKO Moravský kras, v němž byla řada biokoridorů do Generelu 2003 doplněna na základě ÚP VÚC CHKO Moravský kras (US Brno, s.r.o., 1998).

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

- Jihočeskému
- Olomouckému

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

Návaznost ve vztahu k území kraje Vysočina je v základním rámci dodržena. V detailu se v několika případech projevuje rozdílný přístup v obou krajích k biokoridorům vázaným jak na svahy údolí (obecně mezofilní větve ÚSES), tak na údolní nivu (hygro - až hydrofilní větve). Jedná se o RBK 65, RBK 66, RBK 67 (vše údolí Rokytne – chybějící 1482, dále 1481, 533 v ZÚR KV), biokoridor navazující západním směrem na RBK 61 za biocentrem RBC 78 (údolí Oslavy – 1478 v ZÚR KV), RBK 32 (údolí Bílého potoka – 1456 v ZÚR KV). Pro zajištění návaznosti vymezeného ÚSES byla přijata náhradní varianta řešení regionálního biokoridoru západně od Újezda u Rosic, kde je na území kraje Vysočina vymezen regionální biokoridor R 005. Jedná se o RBK 167.

Návaznost ve vztahu k území Zlínského kraje není dodržena ve dvou případech, a to severně a východně od Moravského Písku. Jedná se o nový nadregionální biokoridor NRBK29, určený pro společenstva teplomilná doubravní, který severně od Moravského Písku nemá na území Zlínského kraje pokračování, a regionální biokoridor v široké nivě řeky Moravy (dle ÚTP 1996 č. RK 143), který nadbytečně zdvojuje nadregionální biokoridor NRBK 18, nivní osa. Doporučeno je při aktualizaci ZÚR Zlínského kraje zajistit územní propojení dle ZÚR JMK, tzn. doplnění propojení nadregionálním biokoridorem severně od Moravského Písku a zrušení RK 143 východně od Moravského Písku. Jihovýchodně od Vyškova byla pro zajištění návaznosti na vymezený ÚSES ve Zlínském kraji přijata náhradní varianta, tzn. zachována „slepá větev“ regionálního biokoridoru mezi RBC 063 a regionálním biocentrem Zdravá Voda (na území ZK, RBC 198). V aktualizacích ZÚR obou krajů je třeba řešit problematiku ÚSES v tomto prostoru koordinovaně, např. plnohodnotným začleněním biocentra Zdravá Voda do systému prostřednictvím regionálního biokoridoru na území Zlínského kraje

V souvislosti s vydáním ZÚR Pardubického kraje v roce 2010 vznikl nesoulad v návaznosti ÚSES v prostoru mezi Letovicemi (JMK) a Svitavami (PK). Návaznost regionálního biokoridoru mezofilních lesů ve svazích nad pravým břehem řeky Svitavy byla v ZÚR JMK následně zajištěna úpravou trasy RBK 120. Regionální biokoridor sledující vodní tok (RBK 013) však v Pardubickém kraji není ve vydaných ZÚR PK vymezen. Je to v rozporu s ÚTP N+R ÚSES ČR (1996), kde je tento biokoridor označen RK 1383. V Aktualizacích obou ZÚR je nutno problematiku vymezení či nevymezení RBK v ose řeky Svitavy vyřešit.

Úpravou vymezení ÚSES do podoby invariantního návrhu byla vytvořena vhodná situace pro přechíslování skladebných částí nadregionálního a regionálního ÚSES na území Jihomoravského kraje. Nové číslování je tvořeno souvislou řadou, která následuje za zkratkou každého typu skladebné části ÚSES (NRBC, RBC, NRBK, RBK). Převodní tabulka kódů je zařazena níže.

Převodní klíč kódů skladebných částí ÚSES

Identifikační kód ÚSES – upravený	Identifikační kód ÚSES původní	Identifikační kód ÚSES – ÚTP 1996
NRBC01	NC01	62
NRBC02	NC02	30
NRBC03	NC03	2012
NRBC04	NC04	31
NRBC05	NC05	63
NRBC06	NC06	29
NRBC07	NC07	28
NRBC08	NC08	2015
NRBC09	NC09	105
NRBC10	NC10	2013
NRBC11	NC11	106
NRBC12	NC12	2011
NRBC13	NC13	107
NRBC14	NC14	93
NRBC15	NC15	108
NRBC16	NC16	109
NRBC17	NC17	98
NRBC18	NC18	99
RBC001	RC001	299
RBC002	RC002	1540
RBC003	RC003	283
RBC004	RC004	1538
RBC005	RC005	282
RBC006	RC006	276
RBC007	RC007	1819
RBC008	RC008	275
RBC009	RC009	1892
RBC010	RC010	1886
RBC011	RC011	263
RBC012	RC012	265
RBC013	RC013	281
RBC014	RC014	279
RBC015	RC015	280
RBC016	RC016	1537
RBC017	RC017	290
RBC018	RC018	289
RBC019	RC019	288
RBC020	RC020	1536
RBC021	RC021	286
RBC022	RC022	284
RBC023	RC023	292
RBC024	RC024	287
RBC025	RC025	291
RBC026	RC026	1956
RBC027	RC027	242
RBC028	RC028	1564

Identifikační kód ÚSES – upravený	Identifikační kód ÚSES původní	Identifikační kód ÚSES – ÚTP 1996
RBC029	RC029	1563
RBC030	RC030	240
RBC031	RC031	1960
RBC032	RC032	241
RBC033	RC033	244
RBC034	RC034	236
RBC035	RC035	235
RBC036	RC036	233
RBC037	RC037	363
RBC038	RC038	234
RBC039	RC039	209
RBC040	RC040	231
RBC041	RC041	230
RBC042	RC042	243
RBC043	RC043	1543
RBC044	RC044	1542
RBC045	RC045	200
RBC046	RC046	1820
RBC047	RC047	202
RBC048	RC048	206
RBC049	RC049	207
RBC050	RC050	208
RBC051	RC051	205
RBC052	RC052	1685
RBC053	RC053	204
RBC054	RC054	203
RBC055	RC055	1821
RBC056	RC056	199
RBC057	RC057	1822
RBC058	RC058	1823
RBC059	RC059	258
RBC060	RC060	1880
RBC061	RC061	195
RBC062	RC062	196
RBC063	RC063	197
RBC064	RC064	1963
RBC065	RC065	187
RBC066	RC066	188
RBC067	RC067	193
RBC068	RC068	194
RBC069	RC069	201
RBC070	RC070	210
RBC071	RC071	238
RBC072	RC072	213
RBC073	RC073	215
RBC074	RC074	216

Identifikační kód ÚSES – upravený	Identifikační kód ÚSES původní	Identifikační kód ÚSES – ÚTP 1996
RBC075	RC075	362
RBC076	RC076	217
RBC077	RC077	229
RBC078	RC078	1806
RBC079	RC079	228
RBC080	RC080	1807
RBC081	RC081	1808
RBC082	RC082	218
RBC083	RC083	220
RBC084	RC084	1962
RBC085	RC085	1805
RBC086	RC086	221
RBC087	RC087	222
RBC088	RC088	223
RBC089	RC089	224
RBC090	RC090	1804
RBC091	RC091	643
RBC092	RC092	542
RBC093	RC093	540
RBC094	RC094	1728
RBC095	RC095	539
RBC096	RC096	1726
RBC097	RC097	1539
RBC098	RC098	543
RBC099	RC099	1727
RBC100	RC100	536
RBC101	RC101	57
RBC102	RC102	1869
RBC103	RC103	42
RBC104	RC104	886
RBC105	RC105	52
RBC106	RC106	51
RBC107	RC107	55
RBC108	RC108	30
RBC109	RC109	53
RBC110	RC110	43
RBC111	RC111	54
RBC112	RC112	1985
RBC113	RC113	56
RBC114	RC114	37
RBC115	RC115	1983
RBC116	RC116	39
RBC117	RC117	41
RBC118	RC118	1984
RBC119	RC119	36
RBC120	RC120	36
RBC121	RC121	35

Identifikační kód ÚSES – upravený	Identifikační kód ÚSES původní	Identifikační kód ÚSES – ÚTP 1996
RBC122	RC122	32
RBC123	RC123	33
RBC124	RC124	50
RBC125	RC125	51
RBC126	RC126	29
RBC127	RC127	1535
RBC128	RC128	10
RBC129	RC129	208
RBC130	RC130	209
RBC131	RC131	44
RBC132	RC132	14
RBC133	RC133	342
RBC134	RC134	45
RBC135	RC135	46
RBC136	RC136	49
RBC137	RC137	1894
RBC138	RC138	48
RBC139	RC139	219
RBC140	RC140	212
RBC141	RC141	211
RBC142	RC142	1961
RBC143	RC143	191
RBC144	RC144	47
RBC145	RC145	28
RBC146	RC146	1895
RBC147	RC147	23
RBC148	RC148	24
RBC149	RC149	27
RBC150	RC150	1545
RBC151	RC151	190
RBC152	RC152	227
RBC153	RC153	189
RBC154	RC154	13
RBC155	RC155	361
RBC156	RC156	12
RBC157	RC157	18
RBC158	RC158	17
RBC159	RC159	19
RBC160	RC160	20
RBC161	RC161	16
RBC162	RC162	15
RBC163	RC163	341
RBC164	RC164	26
RBC165	RC165	3
RBC166	RC166	21
RBC167	RC167	22
RBC168	RC168	5

Identifikační kód ÚSES – upravený	Identifikační kód ÚSES původní	Identifikační kód ÚSES – ÚTP 1996
RBC169	RC169	80
RBC170	RC170	58
RBC171	RC171	59
RBC172	RC172	81
RBC173	RC173	74
RBC174	RC174	75
RBC175	RC175	76
RBC176	RC176	60
RBC177	RC177	77,78
RBC178	RC178	79
RBC179	RC179	62
RBC180	RC180	61
RBC181	RCJ01	0
RBC182	RCJ02	0
RBC183	RCJ03	0
RBC184	RCJ04	0
RBC185	RCJ05	0
RBC186	RCJ06	0
RBC187	RCJ07	0
RBC188	RCJ08	0
RBC189	RCJ09	0
RBC190	RCJ10	0
RBC191	RCJ11	0
RBC192	RCJ12	0
RBC193	RCJ13	0
RBC194	RCJ14	0
RBC195	RCJ15	0
RBC196	RCJ16	0
RBC197	RCJ17	0
RBC198	RCJ18	0
RBC199	RCJ19	0
RBC200	RCJ20	0
RBC201	RCJ21	0
RBC202	RCJ22	0
RBC203	RCJ23	0
RBC204	RCJ24	0
RBC205	RCJ25	0
RBC206	RCJ26	0
RBC207	RCJ27	0
RBC208	RCJ28	0
RBC209	RCJ29	0
RBC210	RCJ30	0
RBC211	RCJ31	0
RBC212	RCJ32	0
RBC213	RCJ33	0
RBC214	RCJ34	0
RBC215	RCJ35	0

Identifikační kód ÚSES – upravený	Identifikační kód ÚSES původní	Identifikační kód ÚSES – ÚTP 1996
RBC216	RCJ36	0
RBC217	RCJ37	0
RBC218	RCJ38	0
RBC219	RCJ39	0
RBC220	RCJ40	0
RBC221	RCJ41	0
RBC222	RCJ42	0
RBC223	RCJ43	0
RBC224	RCJ44	0
RBC225	RCJ45	0
RBC226	RCJ46	0
RBC227	RCJ47	0
RBC228	RCJ48	0
RBC229	RCJ49	0
RBC230	RCJ50	0
RBC231	RCJ51	0
RBC232	RCJ52	0
RBC233	RCJ53	0
RBC234	RCJ54	0
RBC235	0	214
RBC236	0	0
NRBK01	NK01	K128
NRBK02	NK02	K92
NRBK03	NK03	K130
NRBK04	NK04	K129
NRBK05	NK05	K131
NRBK06	NK06	K132
NRBK07	NK07	K135
NRBK08	NK08	K134
NRBK09	NK09	K139
NRBK10	NK10	K140
NRBK11	NK11	K138
NRBK12	NK12	K137
NRBK13	NK13	K164
NRBK14	NK14	K165
NRBK15	NK15	K161
NRBK16	NK16	K157
NRBK17	NK17	K158
NRBK18	NK18	K142
NRBK19	NK19	K159
NRBK20	NK20	K155
NRBK21	NK21	K154
NRBK22	NK22	K153
NRBK23	NK23	K162
NRBK24	NK24	K160
NRBK25	NKJ01	0
NRBK26	NKJ02	0
NRBK27	NKJ03	0
NRBK28	NKJ04	0

Identifikační kód ÚSES – upravený	Identifikační kód ÚSES původní	Identifikační kód ÚSES – ÚTP 1996
NRBK29	NKJ05	0
RBK001	RK001	RK1387
RBK002	RK002	RK1388
RBK003	RK003	RK1408
RBK004	RK004	RK1409
RBK005	RK005	RK1410
RBK006	RK006	RK1411
RBK007	RK007	RK1412
RBK008	RK008	RK1419
RBK009	RK009	RK1418
RBK010	RK010	RK1414
RBK011	RK011	RK1413
RBK012	RK012	RK1384
RBK013	RK013	RK1383
RBK014	RK014	RK1393
RBK015	RK015	RK1392
RBK016	RK016	RK1391
RBK017	RK017	RK1417
RBK018	RK018	RK1415
RBK019	RK019	RK1416
RBK020	RK020	RK1420
RBK021	RK021	RK1467
RBK022	RK022	RK1397
RBK023	RK023	RK1398
RBK024	RK024	RK1399
RBK025	RK025	RK1403
RBK026	RK026	RK1463
RBK027	RK027	RK1421
RBK028	RK028	RK1466
RBK029	RK029	RK1465
RBK030	RK030	RK1464
RBK031	RK031	RK1457
RBK032	RK032	RK1456
RBK033	RK033	RK1458
RBK034	RK034	RK1422
RBK035	RK035	RK1443
RBK036	RK036	RK1437
RBK037	RK037	RK1438
RBK038	RK038	RK1432
RBK039	RK039	RK1445
RBK040	RK040	RK1448
RBK041	RK041	RK1497
RBK042	RK042	RK1505
RBK043	RK043	RK1498
RBK044	RK044	RK1499
RBK045	RK045	RK1500
RBK046	RK046	RK1503
RBK047	RK047	RK1496
RBK048	RK048	RK1495
RBK049	RK049	RK1502

Identifikační kód ÚSES – upravený	Identifikační kód ÚSES původní	Identifikační kód ÚSES – ÚTP 1996
RBK050	RK050	RK1501
RBK051	RK051	RK1468
RBK052	RK052	RK1504
RBK053	RK053	RK1469
RBK054	RK054	RK1470
RBK055	RK055	RK1494
RBK056	RK056	RK1485
RBK057	RK057	RK1473
RBK058	RK058	RK1471
RBK059	RK059	RK1472
RBK060	RK060	RK1474
RBK061	RK061	RK1479
RBK062	RK062	RK1480
RBK063	RK063	RK1493
RBK064	RK064	RK1483
RBK065	RK065	RK1482
RBK066	RK066	RK1481
RBK067	RK067	RK533
RBK068	RK068	RK530
RBK069	RK069	RK97
RBK070	RK070	RK92
RBK071	RK071	RK91
RBK072	RK072	RK106
RBK073	RK073	RK111
RBK074	RK074	RK117
RBK075	RK075	RK1492
RBK076	RK076	RK1491
RBK077	RK077	RK1487
RBK078	RK078	RK1486
RBK079	RK079	RK1489
RBK080	RK080	RK1488
RBK081	RK081	RK1509
RBK082	RK082	RK1515
RBK083	RK083	RK1514
RBK084	RK084	RK1511
RBK085	RK085	RK127
RBK086	RK086	RK126
RBK087	RK087	RK1510
RBK088	RK088	RK113
RBK089	RK089	RK114
RBK090	RK090	RK115
RBK091	RK091	RK116
RBK092	RK092	RK107
RBK093	RK093	RK108
RBK094	RK094	RK109
RBK095	RK095	RK112
RBK096	RK096	RK118
RBK097	RK097	RK119
RBK098	RK098	RK120
RBK099	RK099	RK121

Identifikační kód ÚSES – upravený	Identifikační kód ÚSES původní	Identifikační kód ÚSES – ÚTP 1996
RBK100	RK100	RK122
RBK101	RK101	RK125
RBK102	RK102	RK124
RBK103	RK103	RK139
RBK104	RK104	RK131
RBK105	RK105	RK130
RBK106	RK106	RK129
RBK107	RK107	RK138
RBK108	RK108	RK141
RBK109	RK109	RK167
RBK110	RK110	RK168
RBK111	RK111	RK169
RBK112	RK112	RK155
RBK113	RK113	RK153
RBK114	RK114	RK154
RBK115	RK115	RK152
RBK116	RK116	RK151
RBK117	RK117	RK150
RBK118	RK118	RK149
RBK119	RK119	RK1506
RBK120	RKJ01	0
RBK121	RKJ02	0
RBK122	RKJ03	0
RBK123	RKJ04	0
RBK124	RKJ05	0
RBK125	RKJ06	0
RBK126	RKJ07	0
RBK127	RKJ08	0
RBK128	RKJ09	0
RBK129	RKJ10	0
RBK130	RKJ11	0
RBK131	RKJ12	0
RBK132	RKJ13	0
RBK133	RKJ14	0
RBK134	RKJ15	0
RBK135	RKJ16	0
RBK136	RKJ17	0
RBK137	RKJ18	0
RBK138	RKJ19	0
RBK139	RKJ20	0
RBK140	RKJ21	0
RBK141	RKJ22	0
RBK142	RKJ23	0
RBK143	RKJ24	0
RBK144	RKJ25	0
RBK145	RKJ26	0
RBK146	RKJ27	0
RBK147	RKJ28	0
RBK148	RKJ29	0
RBK149	RKJ30	0

Identifikační kód ÚSES – upravený	Identifikační kód ÚSES původní	Identifikační kód ÚSES – ÚTP 1996
RBK150	RKJ32	0
RBK151	RKJ33	0
RBK152	RKJ34	0
RBK153	RKJ35	0
RBK154	RKJ36	0
RBK155	RKJ37	0
RBK156	RKJ38	0
RBK157	RKJ39	0
RBK158	RKJ40	0
RBK159	RKJ41	0
RBK160	RKJ42	0
RBK161	RKJ43	0
RBK162	RKJ44	0
RBK163	RKJ45	0
RBK164	RKJ46	0
RBK165	RKJ47	0
RBK166	RKJ48	0
RBK167	0	0
RBK168	0	RK1484
RBK169	0	0
RBK170	0	RK1508

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

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

- územní střety s ložisky ropy a zemního plynu nepředstavují významný problém (těžba vrty),
- územní střety s ložisky lignitu nepředstavují významný problém (hlubinná těžba) – způsob likvidace důlních děl bude přizpůsoben jejich lokalizaci v ÚSES,
- územní střety okrajových částí biokoridorů s okrajovými částmi ložisek jsou řešitelné v ÚPD obcí tak, že upřesněná trasa biokoridoru v šíři dle platné metodiky ÚSES bude vedena mimo ložisko.

Poznámka: V obou tabulkách je zachováno označení biocenter a biokoridorů kódem, který byl užít v předchozích etapách ZÚR JMK. Důvodem je nenarušení platnosti dohody, která byla uzavřena mezi pořizovatelem ZÚR JMK a Českým báňským úřadem, v jejím originálním znění. Připojeny jsou i identifikační kódy nové.

Souhrn střetů skladebných částí ÚSES s ložisky nerostných surovin

Označení ložiska	Identifikační kód ÚSES - původní	Identifikační kód ÚSES – upravený
Lb_09	NC14	NRBC14
Lb_10	NK10	NRBK10
Lb_10	RKJ17	RBK136
Lp_006	náhr. var.	-
Lp_006	NK06	NRBK06
Lp_007	NK06	NRBK06
Lp_007	RC055	RBC055
Lp_012	NK10	NRBK10
Lp_012	RK072	RBK072
Lp_013	RC029	RBC029
Lp_016	náhr. var.	-
Lp_016	NC16	NRBC16
Lp_017	náhr. var.	-
Lp_017	náhr. var.	-
Lp_025	NK16	NRBK16
Lp_025	RC163	RBC163
Lp_026	NK16	NRBK16
Lp_026	RC163	RBC163
Lp_027	RKJ43	RBK161
Lp_036	NC04	NRBC04
Lp_043	RK101	RBK101
Lp_047	NC15	NRBC15
Lp_047	NKJ05	NRBK29

Označení ložiska	Identifikační kód ÚSES - původní	Identifikační kód ÚSES – upravený
Lp_047	RK104	RBK104
Lp_048	NK18	NRBK18
Lp_048	NKJ05	NRBK29
Lp_048	RC160	RBC160
Lp_048	RC161	RBC161
Lp_050	NC16	NRBC16
Lp_050	NK16	NRBK16
Lp_050	RC163	RBC163
Lp_052	náhr. var.	-
Lp_052	NC15	NRBC15
Lp_052	NK16	NRBK16
Lp_052	RC163	RBC163
Lp_052	RCJ51	RBC231
Lp_052	RK104	RBK104
Lp_053	RC043	RBC043
Lp_056	RCJ52	RBC232
Lp_058	NK10	NRBK10
Lp_059	NC14	NRBC14
Lp_059	NK11	NRBK11
Lp_059	RK083	RBK083
Lp_060	NK11	NRBK11
Lp_061	NK09	NRBK09
Lp_061	NK10	NRBK10
Lp_061	RKJ19	RBK138

Označení ložiska	Identifikační kód ÚSES - původní	Identifikační kód ÚSES – upravený
Lp_065	NK11	NRBK11
Lp_069	NK06	NRBK06
Lp_069	RC060	RBC060
Lp_070	NK11	NRBK11
Lp_075	RK017	RBK017
Lp_076	NK06	NRBK06
Lp_077	RC003	RBC003
Lp_077	RK002	RBK002
Lp_077	RK003	RBK003
Lp_077	RK011	RBK011
Lp_078	RK002	RBK002
Lp_079	RC003	RBC003
Lp_079	RK002	RBK002
Lp_079	RK003	RBK003
Lp_080	RC155	RBC155
Lp_082	RC163	RBC163
Lp_086	RK017	RBK017
Lp_087	NK16	NRBK16
Lp_087	RC163	RBC163
Lp_088	NC15	NRBC15
Lp_093	RK075	RBK075
Lp_094	RK075	RBK075
Lp_095	RK075	RBK075
Lp_096	RKJ27	RBK146

Označení ložiska	Identifikační kód ÚSES - původní	Identifikační kód ÚSES – upravený
Lp_097	RK046	RBK046
Lp_099	NK15	NRBK15
Lp_099	RC129	RBC129
Lp_106	NK01	NRBK01
Lp_106	RKJ07	RBK126
Lp_107	NC16	NRBC16
Lp_109	NC14	NRBC14
Lp_109	NK11	NRBK11
Lp_109	RK083	RBK083
Lp_114	NK18	NRBK18
Lp_119	RC163	RBC163
Lp_120	NK09	NRBK09
Lp_128	NC16	NRBC16
Lp_131	RC138	RBC138
Lp_131	RK074	RBK074
Lp_131	RK075	RBK075
Lp_131	RKJ27	RBK146
Lp_132	RK075	RBK075
Lp_138	RK079	RBK079
Lp_144	RK040	RBK040
Lp_145	NC16	NRBC16
Lp_146	NKJ05	NRBK29
Lp_148	RC064	RBC064
Lp_148	RK081	RBK081
Lp_150	RK075	RBK075
Lp_153	NK18	NRBK18
Lp_154	NK01	NRBK01
Lp_154	RK026	RBK026
Lp_155	RC055	RBC055
Lp_156	NC04	NRBC04
Lp_159	NK09	NRBK09
Lp_160	RK046	RBK046
Lp_162	náhr. var.	-
Lp_162	NC15	NRBC15
Lp_162	NK16	NRBK16
Lp_162	RC163	RBC163
Lp_162	RK104	RBK104
Lp_163	RK002	RBK002
Lp_163	RK011	RBK011
Lp_164	RC012	RBC012
Lp_172	RK097	RBK097
Lp_173	NK10	NRBK10
Lp_178	NC09	NRBC09
Lp_179	NC09	NRBC09
Lp_179	RK097	RBK097
Lp_180	NK06	NRBK06
Lp_180	RC045	RBC045
Lp_181	NC16	NRBC16
Lp_187	RC007	RBC007
Lp_187	RK015	RBK015
Lp_188	RC007	RBC007
Lp_188	RK016	RBK016
Lp_190	NC14	NRBC14
Lp_190	NK11	NRBK11
Lp_190	RK083	RBK083
Lp_191	NK11	NRBK11
Lp_192	NK01	NRBK01
Lp_193	RKJ11	RBK030

Označení ložiska	Identifikační kód ÚSES - původní	Identifikační kód ÚSES – upravený
Lp_194	NK15	NRBK15
Lp_194	NKJ04	NRBK28
Lp_194	RC131	RBC131
Lp_196	RC044	RBC044
Lp_197	RC044	RBC044
Lp_203	NC16	NRBC16
Lp_204	NK15	NRBK15
Lp_204	RC129	RBC129
Lp_205	NK15	NRBK15
Lp_205	RC129	RBC129
Lp_206	RKJ27	RBK146
Lp_208	RK018	RBK018
Lp_209	RKJ20	RBK139
Lp_213	náhr. var.	-
Lp_214	náhr. var.	-
Lp_216	RK086	RBK086
Lp_219	náhr. var.	-
Lp_219	náhr. var.	-
Lp_220	náhr. var.	-
Lp_220	NC15	NRBC15
Lp_226	NK10	NRBK10
Lp_227	NK11	NRBK11
Lp_231	NK09	NRBK09
Lp_235	NC16	NRBC16
Lp_236	RK021	RBK021
Lp_237	náhr. var.	-
Lp_237	NK18	NRBK18
Lp_238	NK06	NRBK06
Lp_239	NKJ05	NRBK29
Lp_239	RC161	RBC161
Lp_242	NK10	NRBK10
Lp_242	NK23	NRBK23
Lp_242	RC112	RBC112
Lp_243	NK10	NRBK10
Lp_247	NK18	NRBK18
Lp_249	RC138	RBC138
Lp_249	RK074	RBK074
Lp_249	RKJ27	RBK146
Lp_250	RKJ27	RBK146
Lp_251	NK06	NRBK06
Lp_252	NK17	NRBK17
Lp_255	RC087	RBC087
Lp_255	RK064	RBK064
Lp_257	NC16	NRBC16
Lp_258	NC16	NRBC16
Lp_259	RC143	RBC143
Lp_259	RK086	RBK086
Lp_259	RK087	RBK087
Lp_262	RK100	RBK100
Lp_266	NK09	NRBK09
Lp_268	NKJ03	NRBK27
Lp_274	NC16	NRBC16
Lp_279	NK09	NRBK09
Lp_279	RC103	RBC103
Lp_280	NK09	NRBK09
Lp_284	RC121	RBC121
Lp_285	RK079	RBK079
Lp_286	NK18	NRBK18

Označení ložiska	Identifikační kód ÚSES - původní	Identifikační kód ÚSES – upravený
Lp_287	NKJ03	NRBK27
Lp_287	RC101	RBC101
Lp_291	NK09	NRBK09
Lp_292	NC16	NRBC16
Lp_293	NC16	NRBC16
Lp_294	NC16	NRBC16
Lp_296	RK075	RBK075
Lp_297	RC143	RBC143
Lp_297	RK075	RBK075
Lp_297	RK087	RBK087
Lp_298	RK103	RBK103
Lp_300	RKJ38	RBK156
Lp_303	NC09	NRBC09
Lp_305	NC07	NRBC07
Lp_308	NK09	NRBK09
Lp_309	NC16	NRBC16
Lp_310	RK075	RBK075
Lp_311	NC12	NRBC12
Lp_312	RK021	RBK021
Lp_313	náhr. var.	-
Lp_314	náhr. var.	-
Lp_314	NK18	NRBK18
Lp_314	RC159	RBC159
Lp_315	RK035	RBK035
Lp_318	RC121	RBC121
Lp_321	RC108	RBC108
Lp_321	RK093	RBK093
Lp_323	NKJ03	NRBK27
Lp_325	RCJ42	RBC222
Lp_325	RKJ27	RBK146
Lp_325	RKJ28	RBK147
Lp_329	NK09	NRBK09
Lp_332	RK100	RBK100
Lp_335	RKJ36	RBK154
Lp_337	RK101	RBK101
Lp_339	NC07	NRBC07
Lp_345	NC16	NRBC17
Lp_355	RC121	RBC121
Lp_357	NK10	NRBK10
Lp_364	RKJ27	RBK146
Lp_367	RK087	RBK087
Lp_369	NC16	NRBC16
Lp_370	NC16	NRBC16
Lp_371	NC16	NRBC16
Lp_373	RK075	RBK075
Lp_377	RK035	RBK035
Lp_378	RKJ38	RBK156
Lp_379	NC09	NRBC09
Lp_380	NK12	NRBK12
Lp_380	RC155	RBC155
Lp_382	NK10	NRBK10
Lp_382	NK23	NRBK23
Lp_382	RC111	RBC111
Zp_01	RKJ28	RBK147
Zp_05	RK092	RBK092
Zp_07	NK08	NRBK08
Zp_10	NC02	NRBC02
Zp_11	NK18	NRBK18

Označení ložiska	Identifikační kód ÚSES - původní	Identifikační kód ÚSES – upravený
Zp_13	RC003	RBC003
Zp_13	RK003	RBK003
Zp_14	RKJ01	RBK120
Zp_15	NC16	NRBC16
Zp_15	NK15	NRBK15

Označení ložiska	Identifikační kód ÚSES - původní	Identifikační kód ÚSES – upravený
Zp_16	NC16	NRBC16
Zp_18	NK06	NRBK06
Zp_19	RC138	RBC138
Zp_19	RK074	RBK074
Zp_19	RKJ27	RBK146

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

Významné střety skladebných částí ÚSES s ložisky a způsob řešení střet

Označení ložiska	Ident. kód ÚSES - původní	Identifikační kód ÚSES – upravený	Nerost	Stav	Řešení střetu
Lp_106	NK01	NRBK01	stavební kámen	těžba	úprava NRBK
Lp_12	NK10	NRBK10	stavební kámen	těžba	úprava NRBK
Lp_12	RK072	RBK072	stavební kámen	těžba	úprava RBK
Lp_13	RC029	RBC029	stavební kámen	těžba	úprava RBC
Lp_131	RC138	RBC138	štěrkopísky, živce	těžba	rekultivace, sukcese
Lp_153	NK18	NRBK18	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_163	RK002	RBK002	sklářské písky	těžba	úprava RBK
Lp_163	RK011	RBK011	sklářské písky	těžba	úprava RBK
Lp_164	RC012	RBC012	stavební kámen	netěženo	úprava RBC + RBK035
Lp_172	RK097	RBK097	štěrkopísky	těžba	úprava RBK
Lp_179	NC09	NRBC09	štěrkopísky	dřívější těžba	rekultivace, sukcese
Lp_180	NK06	NRBK06	vápenec	těžba	úprava NRBK + rekultivace
Lp_180	RC045	RBC045	vápenec	těžba	úprava RBC
Lp_187	RC007	RBC007	jíly	netěženo	úprava RBC
Lp_187	RK015	RBK015	jíly	netěženo	úprava RBK + rekultivace
Lp_188	RC007	RBC007	jíly	netěženo	úprava RBC
Lp_206	RKJ27	RBK146	štěrkopísky, živce	těžba	rekultivace
Lp_216	RK086	RBK086	cihlářské suroviny	netěženo	úprava RBK
Lp_235	NC16	NRBC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_236	RK021	RBK021	stavební kámen	netěženo	rekultivace
Lp_237	náhr. var.	-	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_237	NK18	NRBK18	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_239	NKJ05	NRBK29	cihlář. sur., šterk.	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_239	RC161	RBC161	cihlář. sur., šterk.	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_242	NK10	NRBK10	štěrkopísky	dřívější těžba	rekultivace, sukcese
Lp_242	NK23	NRBK23	štěrkopísky	dřívější těžba	rekultivace, sukcese
Lp_242	RC112	RBC112	štěrkopísky	dřívější těžba	rekultivace, sukcese
Lp_247	NK18	NRBK18	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_250	RKJ27	RBK146	štěrkopísky	těžba	úprava RBK
Lp_251	NK06	NRBK06	stavební kámen	dřívější těžba	úprava NRBK
Lp_257	NC16	NRBC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_258	NC16	NRBC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_259	RC143	RBC143	cihlářské suroviny	dřívější těžba	rekultivace, sukcese
Lp_274	NC16	NRBC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_284	RC121	RBC121	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_292	NC16	NRBC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_293	NC16	NRBC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_294	NC16	NRBC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_305	NC07	NRBC07	stavební kámen	netěženo	netěžit
Lp_308	NK09	NRBK09	stavební kámen	netěženo	netěžit
Lp_309	NC16	NRBC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_312	RK021	RBK021	stavební kámen	netěženo	rekultivace
Lp_313	náhr. var.	-	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese

Označení ložiska	Ident. kód ÚSES - původní	Identifikační kód ÚSES – upravený	Nerost	Stav	Řešení střetu
Lp_314	náhr. var.	-	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_314	NK18	NRBK18	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_314	RC159	RBC159	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_318	RC121	RBC121	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_321	RC108	RBC108	cihlařské suroviny	netěženo	úprava RBC
Lp_325	RCJ42	RBC222	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_339	NC07	NRBC07	stavební kámen	netěženo	netěžit
Lp_345	NC16	NRBC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_355	RC121	RBC121	štěrkopísky	netěženo	rekultivace, sukcese
Lp_364	RKJ27	RBK146	štěrkopísky	netěženo	úprava RBK
Lp_369	NC16	NRBC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_370	NC16	NRBC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_371	NC16	NRBC16	štěrkopísky	netěženo	netěžit
Lp_373	RK075	RBK075	cihlařské suroviny	dřívější těžba	rekultivace, sukcese
Lp_382	NK10	NRBK10	štěrkopísky	dřívější těžba	rekultivace, sukcese
Lp_382	NK23	NRBK23	štěrkopísky	dřívější těžba	rekultivace, sukcese
Lp_382	RC111	RBC111	štěrkopísky	dřívější těžba	rekultivace, sukcese
Lp_43	RK101	RBK101	cihlařské suroviny	těžba	úprava RBK + rekultivace
Lp_53	RC043	RBC043	cement. sur.	dřívější těžba	úprava RBC
Lp_69	NK06	NRBK06	stavební kámen	dřívější těžba	úprava NRBK
Lp_69	RC060	RBC060	stavební kámen	dřívější těžba	úprava RBC
Lp_77	RC003	RBC003	sklářské písky	netěženo	úprava RBC
Lp_77	RK002	RBK002	sklářské písky	netěženo	úprava RBK
Lp_77	RK003	RBK003	sklářské písky	netěženo	rekultivace
Lp_77	RK011	RBK011	sklářské písky	netěženo	úprava RBK
Lp_78	RK002	RBK002	sklářské písky	netěženo	úprava RBK
Lp_79	RC003	RBC003	sklářské písky	netěženo	úprava RBC
Lp_79	RK002	RBK002	sklářské písky	netěženo	úprava RBK
Lp_79	RK003	RBK003	sklářské písky	netěženo	rekultivace
Lp_96	RKJ27	RBK146	živce	netěženo	úprava RBK
Zp_13	RC003	RBC003	sklářské písky	netěženo	úprava RBC
Zp_19	RK074	RBK074	štěrkopísky, živce	netěženo	rekultivace, sukcese

Základním znakem vymezeného nadregionálního a regionálního ÚSES na území Jihomoravského kraje je výrazné rozšíření regionální (biocentra, biokoridory) i nadregionální (biokoridory – osy) úrovně ÚSES oproti ÚTP z roku 1996. V důsledku řady změn a úprav znamená předložené řešení rovněž zrušení některých regionálních biocenter (celkový počet 4), regionálních biokoridorů a nahrazení některých os nadregionálních biokoridorů řešením v jiné trase (často změnou hierarchizace ÚSES – změna regionálního biokoridoru na nadregionální).

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

C.4.5 ÚZEMNÍ REZERVY

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

C.4.5.1 Dopravní infrastruktura

SILNIČNÍ DOPRAVA

(k bodům 187 - 189)

ZÚR JMK vymezují **územní rezervy pro celkem 40 ploch a koridorů silniční infrastruktury** s cílem prověřit možnosti budoucího využití v souladu s § 36 zákona č. 183/2006 Sb. v platném znění.

Podle významu v síti ČR, dle rozdělení pozemních komunikací, dle jejich určení a dopravního významu jsou v ZÚR JMK jako územní rezervy silniční infrastruktury zařazeny následující plochy a koridory:

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

Dálnice: DR1, DR2

Silnice I. třídy³: DR3, DR25-A, DR25-B, DR41, DR42, DR43, DR44, DR48, DR49

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

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

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

V ZÚR JMK byl prověřován záměr silnice **I/50 Brankovic - Kožušice, obchvat** s přesahem do Zlínského kraje ve variantách takto:

I/50 Brankovice – Kožušice, obchvat; var. „**Severní**“ (DR25-A) a var. „**Jižní**“ (DR25-B).

Koridor v poloze severního obchvatu je v souladu se záměry ŘSD ČR a v koordinaci s navazujícím koridorem přeložky silnice I/50 na území Zlínského kraje, stabilizovaném ve vydaných ZÚR ZLK. Varianta jižní vychází z požadavků dotčených obcí.

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

Pro porovnání variant byla stanovena následující kritéria a podmínky pro rozhodování, zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území.

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

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

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

Na základě požadavků obcí v dotčeném území, které preferují jižní variantu obchvatu, doporučilo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje usnesením č. 1204/10/Z 20 ze dne 16.12.2010 vymezit územní rezervy pro obě varianty obchvatu silnice I/50 Brankovice – Kožušice – hranice kraje, a to „Severní obchvat“ a Jižní obchvat“.

Odůvodnění:

Obce v dotčeném území preferují „Jižní variantu“ (D25-B). Vzhledem k tomu, že se v dohledné době nepočítá s realizací tohoto záměru, je navrženo v ZÚR JMK vymezení územních rezerv pro

obě varianty obchvatu. Tím bude umožněno jejich další podrobné prověření ve spolupráci se Zlínským krajem s cílem zpracovat výsledné a dohodnuté řešení obchvatu jak do aktualizace ZÚR JMK, tak případně do aktualizace ZÚR Zlínského kraje.

Územní rezerva pro koridor DR49 Kyjov, obchvat byla v ZUR JMK prověřena a územně vymezena ve dvou variantách; tj. **DR49-A I/54 Kyjov, obchvat** a **DR49-B Kyjov, přeložka Žarošice – Bzenec**.

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

Pro porovnání variant v tabulce byla využita následující kritéria a podmínky pro rozhodování, zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území.

DR49 - I/54 Kyjov obchvat / přeložka Žarošice - Bzenec			
Kritéria a podmínky pro rozhodování		Hodnocení variant dle vybraných kritérií	
		Varianta Kyjov, obchvat (DR49-A)	Varianta přeložka Žarošice - Bzenec (DR49-B)
1.	Přepravní funkce a dopravní účinnost	- Silnice výhledově bez výraznějšího podílu dálkové průjezdné dopravy – převažující přepravní vztahy Kyjov – R55 – Veselí n. Moravou - v reálném rozsahu řeší problémy silniční sítě v Kyjově, na průtahu Vlkošem a Bzencem s vazbou na I/55, nepřímo R55 - návrh umožňuje realizační etapizace	- Silnice výhledově bez výraznějšího podílu dálkové průjezdné dopravy – převažující přepravní vztahy Kyjov – R55 – Veselí n. Moravou - rozsah přestavby je hodnocen jako neúměrný výhledovému přepravnímu významu silnice - návrh prakticky neumožňuje etapovou realizaci
2.	Minimalizace negativních vlivů na přírodní hodnoty a krajinný ráz dotčeného území	ovlivnění krajinného rázu	- zásah do lesních porostů - fragmentace lesních komplexů - ovlivnění krajinného rázu
3.	Minimalizace střetů s limity využití území	- území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie - CHLÚ Kyjov, poddolované území - mimo dosah lokalit NATURA 2000	- území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie - CHLÚ Kyjov - v délce 8,7 km vede přes PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, 200 m přes EVL Vracovská doubrava, při okraji EVL Písečný rybník, v blízkosti EVL Milotice – letiště a EVL Na Adamcích - možný budoucí významný negativní vliv na lokality NATURA 2000

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

Na základě vypořádání stanovisek Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí byla vypuštěna varianta „přeložka Žarošice – Bzenec“ (DR49-B).

Návrh vybrané varianty: DR49-A varianta Kyjov – dále značena **DR49**

Odůvodnění:

Koridor územní rezervy pro silnici I/54 přeložka Žarošice – Bzenec, var. DR49-B je ve střetu s výhledovou lokalitou akumulace povrchových vod Terezín. Z hlediska zájmů ochrany přírody je varianta DR49-A přijatelnější, protože neprochází žádným zvláště chráněným územím, evropsky významnou lokalitou ani ptačí oblastí.

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

(k bodům 190 - 192)

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

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

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

LETECKÁ DOPRAVA

(k bodům 193 - 194)

Mezinárodní letiště Brno – Tuřany - ZÚR JMK vymezují **plochu územní rezervy DR47** pro rozvoj mezinárodního letiště Brno – Tuřany s cílem vytvoření předpokladů pro další výhledový rozvoj mezinárodního letiště s přeshraničním dosahem, situovaném v rozvojové oblasti OB3 a jádru Brněnské aglomerace. S ohledem na kumulaci významných změn v území koncentrovaných do prostoru Šlapanicka bude žádoucí postupovat dle doporučení uvedeného v části III. Vyhodnocení udržitelného rozvoje území, v oddíle A, Příloze k SEA – „Hodnocení vlivů na veřejné zdraví“, kde je obdobně jako pro ostatní změny v území doporučen další postup pro komplexní přípravu a optimální řešení prostoru Šlapanicka s ohledem na ochranu obyvatel žijících v této oblasti.

C.4.5.2 Technická infrastruktura**VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ**

(k bodům 195 - 197)

Lokality pro akumulaci povrchových vod (LAPV) - ZÚR JMK v souladu s PÚR ČR 2008 a v souladu s § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů v platném

znění (vodní zákon), vymezují **8 ploch územních rezerv LAR5, LAR7 – LAR13** pro lokality akumulace povrchových vod. Cílem je dlouhodobá ochrana území pro případné řešení dopadů klimatických změn, především pro snížení nepříznivých účinku povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti letech). Územní vymezení ploch pro LAPV vychází z požadavků Ministerstva zemědělství (r. 2010) a z připravovaného generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod.

Plochy územních rezerv pro LAPV vymezené v ZÚR JMK byly vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí a lokality NATURA 2000. Z hlediska vlivů na lokality NATURA 2000 nejsou u navrhovaných LAR5, LAR7 – LAR13 zjištěny možné budoucí negativní vlivy.

V ZÚR JMK vymezené **LAR1 Březník, LAR2 Čučice, LAR3 Horní Kounice a LAR6 Oslavany** byly na základě vypořádání stanovisek dotčených orgánů ze ZÚR JMK **vypuštěny**.

Odůvodnění:

Ve smyslu stanoviska MZe již nejsou uvažovány **LAR1 Březník a LAR6 Oslavany** k územnímu hájení. V souladu se stanoviskem MŽP byly ze ZÚR JMK vypuštěny plochy územních rezerv **LAR1 Březník, LAR2 Čučice, LAR3 Horní Kounice a LAR6 Oslavany**, u kterých byl konstatován možný budoucí významně negativní vliv ve vztahu k lokalitám NATURA 2000.

S ohledem na dlouhodobý význam těchto výhledových záměrů z hlediska řešení dopadů klimatické změny je však nezbytné tomuto problému věnovat zvýšenou pozornost. Velmi podrobně se touto problematikou zabývá zpráva Evropské agentury pro životní prostředí z roku 2007, která analyzuje možnosti adaptačních opatření v oblasti vodního hospodářství ve vztahu k vývoji adaptační politiky EU ke klimatické změně a k Rámcové směrnici EU o vodách (2000/60/ES). Do značné míry vychází z analýzy OECD, podle které existují 3 hlavní úkoly, které je třeba s ohledem na klimatickou změnu uplatňovat:

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

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

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

C.4.5.3 Ostatní

VÝROBA

(k bodům 198 - 199)

V souladu se stanoviskem MŽP je v ZÚR JMK vymezena **územní rezerva pro plochu smíšenou výrobní PZR1 CTPark Brno – South, Šlapanice**, která byla v předchozích etapách ZÚR JMK vymezena jako návrhová plocha PZ3.

Odůvodnění:

Plocha PZ3 **CTPark Brno South, Šlapanice**, která byla územně vymezena v ZÚR JMK, byla na základě vypořádání stanovisek dotčených orgánů po společném jednání ve smyslu ustanovení § 37 odst. 2 a 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu v platném znění v souladu se stanoviskem MŽP vypuštěna a přeřazena **do územní rezervy s označením PZR1**. Při prověřování budoucího možného využití plochy smíšené výrobní PZR1 bude zohledněna podmínka přednostní realizace páteřní obslužné komunikace s napojením na ulici Kobylnickou, která zajistí předpoklady pro možné vyloučení průjezdu nákladní dopravy, generované případnou realizací a zprovozněním navrhované plochy smíšené výrobní, obytným územím Šlapanic.

KORIDOR PRO HÁJENÍ MEZINÁRODNÍCH ZÁVAZKŮ STÁTU

(k bodům 200 - 201)

V souladu s vypořádáním stanovisek dotčených orgánů po společném jednání 2. Návrhu ZÚR JMK ve smyslu ustanovení § 37 odst. 2 a 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu v platném znění je v ZÚR JMK **vymezena územní rezerva pro hájení mezinárodních závazků státu - SKR1**

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

(k bodům 202 - 207)

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

C.6 VYMEZENÍ CÍLOVÝCH CHARAKTERISTIK KRAJINY

(k bodům 208 - 209)

Vymezení cílových charakteristik krajiny vyplývá z požadavků Evropské úmluvy o krajině (dále Úmluva), která vstoupila v platnost 1. 3. 2004. Hlavním cílem Úmluvy je zajistit ochranu jednotlivých typů evropské krajiny, aktivní péči o krajinu v souladu s principy jejího udržitelného využívání a koordinovat plánování činností v krajině. Úmluva vychází z poznání, že krajina je předmětem veřejného zájmu, plní významnou roli v zemědělství, ekologii, kultuře a společnosti a je významnou součástí života obyvatel. Úmluva požaduje, aby péče o krajinu měla charakter udržitelného rozvoje, zahrnujícího pravidelné udržování krajiny a sladování hospodářských, environmentálních a sociálních zájmů a postupů. Ochrana krajiny je pojímána jako ochrana celého komplexu tvořeného jak kulturní tak přírodní krajinou, zahrnující udržování význačných a charakteristických krajinných celků i jako součást kulturního dědictví.

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

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

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

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

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

Cílové charakteristiky krajiny jsou definovány ve smyslu Evropské úmluvy o krajině, podle které *“cílová charakteristika krajiny znamená přání a požadavky obyvatel týkající se charakteristických rysů krajiny v níž žijí, formulované kompetentními veřejnými orgány”*. Charakteristické rysy krajiny souvisí s charakterem a kvalitami přírodního prostředí, s kulturními hodnotami i se způsobem využívání krajiny. Především se však jedná o kvality prostředí vnímané prostřednictvím soustavy znaků přírodní, kulturní a historické charakteristiky krajiny, resp. charakterově rozdílných oblastí – oblastí se shodným krajinným typem.

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

(k bodům 210 - 213)

ZÚR JMK na území kraje vymezují plochy a koridory **veřejně prospěšných staveb dopravní a technické infrastruktury**; **D1 – D18, D21 – D22, D24, D26, D27, D29, D31 – D38, D40 - D49, D50 – D52, D55 – D58, D60 – D68, D73 – D76** (dopravní infrastruktura) a **TE1 – TE3, TE5 – TE12, TE14 – TE31, TE33 – TE42, TV1 – TV29** (technická infrastruktura), pro která lze práva k pozemkům a stavbám potřebná k uskutečnění staveb podle zákona č. 183/2006 Sb. v platném znění v platném znění odejmout nebo omezit. Plochy a koridory jsou v kap. D. části I. definovány jednotlivě šířkou koridoru, případně velikostí či rozlohou plochy. Jejich zpřesnění v rámci ÚPD příslušné obce je uloženo v úkolech pro územní plánování příslušného záměru. **Veřejně prospěšná stavba** (VPS) je v souladu s ust. § 2 zákona č. 183/2006 Sb. stavba pro veřejnou infrastrukturu, určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezená ve vydané územně plánovací dokumentaci.

(k bodům 214 - 215)

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

(k bodům 213 – 217)

2. Návrh ZÚR JMK nevymezuje na území kraje stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu, ani asanační území nadmístního významu.

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

(k bodu 218 - 220)

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

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

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

(k bodu 221)

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

Na základě vypořádání stanovisek dotčených orgánů po společném jednání ke 2. Návrhu ZÚR JMK ve smyslu ustanovení § 37 odst. 2 a 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu v platném znění a v souladu s požadavky KrÚ JMK, odboru dopravy byly oproti původním etapám ZÚR JMK doplněné dvě nové studie (nově ÚS 6 a ÚS 8) a dvě původní studie byly sloučeny (ÚS 5 a původní ÚS 6).

V následujícím přehledu jsou uvedeny důvody pro výběr ploch a koridorů k prověření územními studiemi.

Územní studie	Důvody pořízení
1. ÚS vymezení cílových charakteristik krajiny JMK	ZÚR JMK vymezují na území kraje oblasti se shodným krajinným typem a stanovují pro ně cílové charakteristiky pomocí průniku krajinných typů a krajinných celků regionálního významu podle stávajících relevantních podkladů kraje. Důvodem pro pořízení ÚS je prověření vymezení oblastí se shodným krajinným typem včetně jejich základních a cílových charakteristik podrobnějším ÚPP v souladu s Evropskou úmluvou o krajině, pro potřeby aktualizace ÚAP a příslušných ÚPD.

Územní studie	Důvody pořízení
2. ÚS rozvoje rekreace v širším prostoru Baťova kanálu	Baťův kanál je jednou z výjimečných atraktivit rekreace, cestovního ruchu a turistiky v jihovýchodní části kraje. Důvodem pro pořízení ÚS je prověření podmínek, limitů a územních dopadů záměru na prodloužení Baťova kanálu po soutok Moravy s Dyjí ve vztahu k rozvoji a zhodnocení celkového rekreačního potenciálu pro rozšíření nabídky pro turistiku a cestovní ruch v širším zázemí. Podklad bude využit pro potřeby aktualizace ÚAP a příslušných ÚPD.
3. ÚS vymezení sídelní struktury JMK	Důvodem pro pořízení ÚS je potřeba stanovení kategorizace sídelní struktury kraje, reagující již na aktuální údaje ze sčítání LBD v roce 2011 a vymezení kooperačních vazeb mezi sídly (včetně mezikrajských přesahů). Podklad pro potřeby aktualizace ÚAP a příslušných ÚPD.
4. ÚS prověření územních podmínek pro zvýšení rychlosti železniční tratě č. 260 Brno – Česká Třebová na území JMK	Železniční trať Brno – Česká Třebová je součástí I. tranzitního železničního koridoru, zařazeného do dohody AGC, AGTC a evropské železniční sítě TEN-T a TERF. Její přepravní význam vyžaduje zajištění potřebných standardů. Protože stávající parametry po již provedené modernizaci ve stávajícím koridoru neodpovídají evropským požadavkům, je nezbytné v rámci ÚS prověřit územní podmínky pro rozsáhlejší modernizaci tratě pro vyšší rychlost mimo stávající koridor s cílem zajištění podmínek pro rozvoj dálkové dopravy šetrné k životnímu prostředí s částečným využitím pro zkvalitnění obsluhy území. Podklad pro potřeby aktualizace ÚAP a příslušných ÚPD.
5. ÚS Propojení rychlostní silnice R52 a silnice I/53 s dálnicí D2	Důvodem pro pořízení ÚS je prověření územně technických podmínek pro vedení kapacitního spojení R52 a I/53 s dálnicí D2 včetně podmínek přestavby navazujících silnic II. třídy v prostoru Hustopečí a Pohořelic (zejména II/420, II/425, II/416 a II/395), která by měla umožnit zlepšení dopravní situace a úrovně ŽP v přilehlém území a v zastavěných částech dotčených obcí. Kategorizace propojení by měla být ÚS prověřena. Podklad pro potřeby aktualizace ÚAP a příslušných ÚPD.
6. ÚS silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna	Důvodem pro pořízení ÚS je prověření územně technických podmínek pro vedení silnice II/416 mezi silnicemi II/380 a I/50, která by měla umožnit zkvalitnění dopravní situace a úrovně ŽP v přilehlém území a v zastavěných částech dotčených obcí. Podklad pro potřeby aktualizace ÚAP a příslušných ÚPD.
7. ÚS rozvoje lázeňství Pasohlávky	Důvodem pro pořízení ÚS je prověření územních podmínek pro rozvoj lázní v Pasohlávkách, včetně občanské a technické vybavenosti pro zajištění komplexních služeb a rozvoje lázeňství jako podkladu pro potřeby aktualizace ÚAP a příslušných ÚPD.
8. ÚS silnice II/380 Sokolnice – Čejč	Důvodem pro pořízení ÚS je prověření územně technických podmínek pro vedení silnice II/380 s ohledem na zlepšení dopravní situace a úrovně ŽP v přilehlém území a v zastavěných částech dotčených obcí. Podklad pro potřeby aktualizace ÚAP a příslušných ÚPD.

C.10 VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ, VE KTERÝCH JE POŘÍZENÍ A VYDÁNÍ REGULAČNÍHO PLÁNU ORGÁNY KRAJE PODMÍNKOU PRO ROZHODOVÁNÍ O ZMĚNÁCH JEJICH VYUŽITÍ, A DÁLE STANOVENÍ LHŮTY PRO POŘÍZENÍ REGULAČNÍHO PLÁNU A JEHO PŘEDLOŽENÍ ZASTUPITELSTVU KRAJE

(k bodu 222)

ZÚR JMK nevyhodnotily účelnost pořízení regulačního plánu.

C.11 VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ, VE KTERÝCH JE PODMÍNKOU PRO ROZHODOVÁNÍ O ZMĚNÁCH JEJICH VYUŽITÍ POŘÍZENÍ A VYDÁNÍ REGULAČNÍHO PLÁNU NA ŽÁDOST

(k bodu 223)

ZÚR JMK nevyhodnotily účelnost pořízení regulačního plánu na žádost.

C.12 ZADÁNÍ REGULAČNÍHO PLÁNU V ROZSAHU DLE PŘÍLOHY Č. 9 PRO PLOCHU NEBO KORIDOR VYMEZENÝ PODLE PÍSMENE K) A L)

(k bodu 224)

ZÚR JMK nevyhodnotily účelnost zadání regulačního plánu v rozsahu dle přílohy č. 9 pro plochu nebo koridor vymezený podle písmene k) a l).

C.13 STANOVENÍ POŘADÍ ZMĚN V ÚZEMÍ (ETAPIZACE)

(k bodu 225)

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