

Kapitola G

Komplexní zdůvodnění přijatého řešení

G. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení

Povinnost pořízení zásad územního rozvoje krajským úřadem a jejich vydání zastupitelstvem kraje je dána ustanovením § 187 odst. 3 stavebního zákona.

Jedním z nejdůležitějších cílů zásad územního rozvoje je dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území kraje. Návrh ZÚR JMK tedy koordinuje, s ohledem ke specifickým podmínkám území Jihomoravského kraje, veřejné zájmy (chráněné zvláštními právními předpisy a vyjadřované ve stanoviscích dotčených orgánů) a soukromé zájmy na využití území nalezením shody o přijatelných řešeních na uspořádání území, neboť v procesu územního plánování není možné zajistit rozvoj ku prospěchu všech za současné záruky dosavadních standardů života pro všechny, kterých se ZÚR JMK týká. V ZÚR JMK byla při hledání výsledného řešení obsaženého v Návrhu ZÚR JMK, vážena řada zájmů soukromých i veřejných postupem dle ust. § 18 odst. 3 stavebního zákona.

Hodnocení variantních záměrů dopravní a technické infrastruktury na základě porovnání významnosti vlivu záměru na posuzované složky životního prostředí, resp. porovnání přijatelnosti míry vlivu záměru na danou složku životního prostředí a porovnání variant řešení z hlediska dopravně inženýrských kritérií, předpokládaných vlivů na obyvatelstvo, veřejné zdraví a složky životního prostředí, tj. kritérií zohledňujících základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území při rozhodování o výsledné variantě, je obsaženo ve Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území a zejména v *kap. G.4.*

Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, která obsahují rovněž shrnutí výsledků posouzení vlivů na životní prostředí a z něho plynoucího usměrňování řešení ZÚR JMK jsou obsaženy zejména v této *kap. G.*

G.1. Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit v politice územního rozvoje

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 – 19)

V souladu s charakterem území kraje a se strukturou jeho osídlení zpřesňují Priority v bodech 1 až 19 obecné cíle a úkoly územního plánování podle stavebního zákona a republikové priority územního plánování podle politiky územního rozvoje. Vazby mezi republikovými prioritami územního plánování a prioritami územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území JMK jsou podrobně komentovány v kapitole E. VVURU.

Priority vyjadřují základní principy pro usměrňování územně plánovací činnosti kraje a obcí 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.

G.2. Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v politice územního rozvoje a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy)

ZÚR JMK zpřesňují vymezení rozvojové oblasti **OB3 Brno** a rozvojových os **OS9**, **OS10** a **OS11** vymezených na území Jihomoravského kraje v politice územního rozvoje a dále vymezují další rozvojovou oblast a rozvojové osy, které svým významem přesahují území více obcí (rozvojová oblast nadmístního významu a rozvojové osy nadmístního významu). U rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v politice územního rozvoje je kladen důraz na vytváření územních podmínek pro umístění aktivit mezinárodního a republikového významu a rozvoje veřejné infrastruktury, u rozvojové oblasti a 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 20 – 30)

ZÚR JMK na území kraje v souladu s politikou územního rozvoje zpřesňují vymezení rozvojové oblasti **OB3 Brno** a příslušných úseků rozvojové osy **OS5** Praha – (Kolín) – Jihlava – Brno, rozvojové osy **OS9** Brno – Svitavy / Moravská Třebová, rozvojové osy **OS10** (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava) a rozvojové osy **OS11** Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – hranice ČR / Rakousko.

- **Metropolitní rozvojová oblast OB3 Brno:** Vymezení oblasti v politice územního rozvoje je zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části i s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím 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 politice územního rozvoje vymezena územím obcí z SO ORP Brno, Blansko (obce ve střední, jihovýchodní a jihozápadní části), Ivančice (obce v jihovýchodní části), Kuřim, Pohořelice (obce ve střední a severní části), Rosice (obce ve východní části), Slavkov u Brna (obce v severní části), Šlapanice, Tišnov (obce v jihovýchodní části) a Židlochovice. Zpřesněné vymezení oblasti v ZÚR JMK vychází z výstupů ÚS sídelní struktury Jihomoravského kraje z roku 2014, resp. z výsledků socioekonomických a environmentálních diferenciací území podle rozboru URÚ v ÚAP JMK z roku 2013.

Poznámka: Pro potřeby uplatňování nástrojů regionální politiky (Integrované územní investice) byla v rámci studie „Vymezení území Brněnské metropolitní oblasti a Jihlavské sídelní aglomerace a analýza procesů v těchto územích pro potřeby vyhodnocení synergických efektů investic z ROP JV v území Brna a Jihlavy a pro využití při přípravě programového období EU 2014 – 2020“ v roce 2013

vymezena Brněnská metropolitní oblast (BMO). Výše uvedená studie vymezuje území BMO z hlediska regionálního rozvoje a tím stanovuje širší prostor pro aplikaci nástrojů regionální politiky. Vymezení OB3 je tudíž pro potřeby uplatňování nástrojů územního plánování vymezeno úzeji, přičemž lze reálně předpokládat, že synergické efekty investic z ROP JV se budou projevovat i vně hranice stanovené pro potřeby vymezení OB3 v ZÚR JMK, a to v území BMO.

- **Rozvojová osa OS5 Praha – (Kolín) – Jihlava – Brno.** Vymezení osy v politice územního rozvoje je pro území Jihomoravského kraje zdůvodněno vazbou území na dálnici D1. Zpřesněné vymezení **OS5** na území Jihomoravského kraje navazuje přímo na zpřesněné vymezení osy v ZÚR Kraje Vysočina.
- **Rozvojová osa OS9 Brno – Svitavy / Moravská Třebová.** Vymezení osy v politice územního rozvoje 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, Boskovice, Kunštát a Letovice. Osa je v politice územního rozvoje na území kraje vymezena obcemi mimo metropolitní rozvojovou oblast **OB3 Brno** s výraznou vazbou na uvedené významné dopravní cesty. Širší vymezení osy v severní části území JMK a její napojení na specifickou oblast nadmístního významu **N-SOB4 Velkoopatovicko** vyplývá z polohy navrhovaného koridoru R43 a z předpokladu pozitivních vlivů na socioekonomickou stabilizaci a rozvoj dnes oslabeného periferního území specifické oblasti Velkoopatovicko 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 a železniční trati č. 260).
- **Rozvojová osa OS10 (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava).** Vymezení osy v politice územního rozvoje 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, Hustopeče a Břeclav. Osa je v politice územního rozvoje na území kraje vymezena obcemi mimo metropolitní rozvojovou oblast **OB3 Brno** s výraznou vazbou na uvedené významné dopravní cesty. Zpřesněné vymezení osy v ZÚR JMK se opírá o výsledky ÚPG JMK z roku 2006, ÚS sídelní struktury Jihomoravského kraje z roku 2014, resp. rozborů URÚ v ÚAP JMK z roku 2013. 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.** Vymezení osy v politice územního rozvoje 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, Strážnice, Hodonín a Břeclav. Osa je v politice územního rozvoje 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, ÚS sídelní struktury Jihomoravského kraje z roku 2014,

resp. rozborů URÚ v ÚAP JMK z roku 2013. Zpřesněné vymezení **OS11** na území Jihomoravského kraje navazuje přímo na zpřesněné vymezení osy v ZÚR Zlínského kraje.

(k bodům 31 – 38)

ZÚR JMK dále vymezují rozvojovou oblast nadmístního významu **N-OB1 Znojmo** a 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, v ÚS aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí a v ÚS sídelní struktury Jihomoravského kraje.

- **Rozvojová oblast N-OB1 Znojmo:** Rozvojová oblast nadmístního významu vymezena v ZÚR JMK z důvodu rozvojového potenciálu na území Znojma (jádro rozvojové oblasti) a obcí v jeho zázemí. Oblast je vymezena na území SO ORP Znojmo jako doplnění rozvojové oblasti **OB3 Brno** a vymezených rozvojových os. Vymezením rozvojové oblasti je sledována podpora Znojma jako významného regionálního centra v relativně periferní příhraniční poloze a dále koordinace rozvoje města Znojma a okolních sídel, především s ohledem procesy rezidenční i nerezidenční suburbanizace.
- **Rozvojová osa N-OS1 Znojemská:** 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 SO ORP Moravský Krumlov, Pohořelice a Znojmo. Osa propojuje rozvojovou oblast **OB3 Brno** a rozvojovou oblast nadmístního významu **N-OB1 Znojmo**.
- **Rozvojová osa N-OS2 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 politiky územního rozvoje (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 z důvodu soustředění socioekonomických aktivit zvláště v prostoru centra osídlení Mikulov. Osa je vymezena na území SO ORP Mikulov a Pohořelice. Osa navazuje v prostoru Pohořelice na **OB3 Brno**.
- **Rozvojová osa N-OS4 Kyjovská:** Rozvojová osa nadmístního významu je vymezena v ZÚR JMK z důvodu rozvojového potenciálu v území podél úseku železniční trati č. 340 Kyjov – Bzenec – Veselí nad Moravou. Osa je vymezena na území SO ORP Kyjov a Veselí nad Moravou. Vymezení osy zohledňuje polycentrický charakter sídelního uspořádání území a podporuje kooperační vazby mezi centry osídlení Kyjov, Vracov a Bzenec (mimo osu pak i Strážnice a Veselí nad Moravou). Osa navazuje jižně na **OS11**.

(k bodům 39 – 54)

V ZÚR JMK se v souvislosti s vymezením rozvojových oblastí a rozvojových os ukázala potřeba vymezit také centra osídlení jako územní koncentrace pracovních a obslužných funkcí a současně jako střediska pracovního a obslužného spádu z příslušných spádových území (podklad: ÚS sídelní struktury Jihomoravského kraje, 2014). Identifikace významově odstupňovaných kategorií center

osídlení je spolu s vymezením rozvojových oblastí a os, resp. specifických oblastí, předpokladem pro zajištění zejména socio-ekonomické soudržnosti v území kraje. V ZÚR JMK je vymezeno 5 kategorií center osídlení – nadregionální centrum, regionální centrum, subregionální centrum, mikroregionální centrum a lokální centrum.

- **Nadregionální centra:** V ZÚR JMK je vymezeno jedno nadregionální centrum (Brno). Sledovaným cílem je potvrzení a podpora Brna jako centra pracovního a oblužného významu významně přesahujícího měřítko kraje.
- **Regionální centra:** V ZÚR JMK je vymezeno celkem sedm regionálních center. Vymezením center je sledována zejména územní stabilizace středisek regionálních pracovních a oblužných funkcí v rámci příslušných spádových území.
- **Subregionální centra:** V ZÚR JMK je vymezeno celkem třináct subregionálních center. Cílem vymezení je podpora územně rovnoměrného rozložení nabídky veřejných a spotřebních služeb a pracovních příležitostí. Mezi další sledované cíle patří podpora funkční autonomie center ležících v zázemí center vyššího řádu (zejména Brna) a koordinace spolupráce mezi územně blízkými centry.
- **Mikroregionální centra:** V ZÚR JMK je vymezeno celkem šestnáct subregionálních center. Vymezením center je sledována územní stabilizace sítě zejména základních oblužných středisek v území kraje a podpora jejich dostupnosti. U vybraných center ležících v zázemí center vyššího řádu (zejména Brna) je cílem posilování jejich funkční autonomie.
- **Lokální centra:** V ZÚR JMK je vymezeno celkem sedmnáct lokálních center. Cílem vymezení je podpora základní oblužnosti území prostřednictvím středisek doplňujících soustavu významově nadřazených center a příslušných spádových území. Dílčím sledovaným cílem je zejména podpora dostupnosti lokálních center.

G.3. Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v politice územního rozvoje 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 JMK na území kraje vymezují tři krajské specifické oblasti nadmístního významu **N-SOB1 Vranovsko-Jevišovicko**, **N-SOB2 Horňácko**, **N-SOB3 Olešnicko-Tišnovsko** a **N-SOB4 Velkoopatovicko**. 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, ÚS sídelní struktury JMK, Strategii JMK 2020 a v analytické části Integrovaného plánu rozvoje znevýhodněných území.

(k bodům 55 – 64)

- **Specifická oblast N-SOB1 Vranovsko-Jevišovicko:** Specifická oblast nadmístního významu vymezena v ZÚR JMK z důvodu výrazného socioekonomického oslabení, nižší průměrné velikosti a dlouhodobě regresivního demografického vývoje obcí v příhraniční jihozápadní části území kraje v sousedství s Jihočeským krajem, Krajem Vysočina a přiléhajícím územím

Dolního Rakouska. Rozvoj oblasti může podpořit intenzivnější využití přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot v území pro cestovní ruch, rekreaci a turistiku a zlepšení dopravní dostupnosti sídel oblasti k silnici I/38, k centru ORP Znojmo a k dalším centrům osídlení v oblasti (Vranov nad Dyjí, Jevišovice), resp. centrům osídlení mimo území kraje (Jemnice, Moravské Budějovice). Rozvoji oblasti může napomoci též sousedství s **N-OS1 Znojemská**. V ZÚR Jihočeského kraje není v přiléhajícím území vymezena žádná specifická oblast, v ZÚR Kraje Vysočina jsou v navazujícím území vymezeny specifické oblasti *SOBk4 Jemnicko* a *SOBk5 Hrotovicko*.

- **Specifická oblast N-SOB2 Hornácko:** Specifická oblast nadmístního významu vymezena v ZÚR JMK z důvodu výrazného socioekonomického oslabení, nižší průměrné velikosti a dlouhodobě regresivního demografického vývoje obcí v jihovýchodní části území kraje v sousedství se Zlínským krajem a územím Slovenska. Rozvoj oblasti může podpořit 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, k dalším blízkým centrům osídlení (Velká nad Veličkou, Strážnice) a k centrům osídlení na území sousedního Zlínského kraje (Uherský Brod, Uherské Hradiště) a Slovenska. V ZÚR Zlínského kraje je v navazujícím území vymezena specifická oblast *N-SOB1 Bílé Karpaty*.
- **Specifická oblast N-SOB3 Olešnicko-Tišnovsko:** Specifická oblast nadmístního významu vymezena v ZÚR JMK z důvodu výrazného socioekonomického oslabení, nižší průměrné velikosti a dlouhodobě regresivního demografického vývoje obcí v severozápadní části území kraje v sousedství s Krajem Vysočina a Pardubickým krajem. Rozvoj oblasti může podpořit 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 blízkým centrům osídlení (Olešnice, Kunštát), resp. k centrům na území sousedního Kraje Vysočina a Pardubického kraje. V ZÚR Kraje Vysočina je v navazujícím území vymezena specifická oblast *SOBk3 Vysočina – severovýchod*, v ZÚR Pardubického kraje je v navazujícím území vymezena specifická oblast *SOBk2 Jižní Poličsko*.
- **Specifická oblast N-SOB4 Velkoopatovicko:** Specifická oblast nadmístního významu vymezena v ZÚR JMK z důvodu výrazného socioekonomického oslabení, nižší průměrné velikosti a dlouhodobě regresivního demografického vývoje v severní části území kraje v sousedství s Pardubickým krajem a Olomouckým krajem. Rozvoj oblasti může podpořit intenzivnější využití přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot v území pro cestovní ruch, rekreaci a turistiku a zlepšení dopravní dostupnosti sídel k centru ORP Boskovice a k dalším blízkým centrům osídlení (Velké Opatovice), resp. k centrům na území sousedních krajů (Jevíčko). Významným předpokladem pro rozvoj oblasti je sousedství navazující rozvojové osy **OS9**. V ZÚR Pardubického kraje je v navazujícím území vymezena specifická oblast *SOBk1 Jižní Moravskotřebovsko*, v ZÚR Olomouckého kraje je v navazujícím území vymezena specifická oblast *(bez označení)*.

Poznámka: V politice územního rozvoje 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 politiky územního rozvoje 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 SO ORP Moravský Krumlov a Znojmo), v bodu k) Břeclavsko (části území SO ORP Břeclav a Mikulov) a v bodu l) Hodonínsko (části území SO ORP Hodonín, Kyjov, Veselí nad Moravou). ZÚR JMK se s těmito náměty politiky územního rozvoje vypořádává následovně: ad bod j) – na území SO ORP Znojmo a Moravský Krumlov je vymezena dílčí N-SOB1 Vranovsko-Jevišovicko, ad bod k) – do území SO ORP Mikulov a SO ORP Břeclav nezasahuje žádná N-SOB (rozvoj území je řešen v rámci rozvojových os), ad bod l) – na území SO ORP Veselí nad Moravou je vymezena N-SOB2 Hornácko, do území SO ORP Hodonín a Kyjov nezasahuje žádná N-SOB (rozvoj území je řešen v rámci rozvojových os).

G.4. Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv, včetně stanovení využití, které má být prověřeno u ploch územních rezerv

(k bodu 65)

ZÚR JMK vymezují v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, plochy a koridory veřejné infrastruktury. Plochy a koridory jednotlivých záměrů jsou vymezeny tak, že jejich součástí jsou všechny související stavby a objekty včetně budoucích ochranných pásem vyplývajících z příslušných zákonů, u dopravní infrastruktury všechny mimoúrovňové a úrovňové křižovatky a dopravní, které svými plošnými nároky nepřesahují šíři vymezeného koridoru. Pokud tuto šíři překračují, jsou vymezeny jako samostatná plocha nebo koridor. Plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury jsou vymezeny v návrhu i územní rezervě tak, aby maximálně respektovaly zastavěná území a zastavitelné plochy a současně respektovaly minimální šířku koridoru, vycházející z minimální šířky ochranného pásma daného druhu veřejné infrastruktury pro umožnění realizace záměru.

Podkladem pro zohlednění zastavěného území a zastavitelných ploch při vymezování ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury byly územní plány jednotlivých obcí Jihomoravského kraje, doplněné výsledky studie „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje – etapa A: Zhodnocení potenciálu území“ (Urbanismus, architektura, design – studio, s. r. o., PK Ossendorf, s. r. o; leden 2014). Studie byla pořízena KrÚ JMK pro potřebu návrhu a hodnocení modelových stavů koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě Jihomoravského kraje do r. 2050.

G.4.1. Dopravní infrastruktura

Koncepce dopravy a její dlouhodobý vývoj

Zásady územního rozvoje zpřesňují a rozvíjí úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje a stanovují koncepci rozvoje území kraje.

Koncepce rozvoje území obsahuje urbanistickou koncepci sídelní struktury, jejíž součástí je koncepce krajiny, koncepce veřejné dopravní a technické infrastruktury. Koncepce rozvoje území stanovuje soubor vzájemně provázaných a přijatých zásad, které jsou zárukou harmonického rozvoje sídelní

struktury, sídel a krajiny v kontextu vývoje osídlení. Ty vycházejí ze společenských potřeb, respektují morfologické a historické danosti území, hierarchizaci sídel, sídelní celky, vztah sídel a krajiny, i nadřazenou soustavu technické a dopravní infrastruktury.

Zásady územního rozvoje zachovávají kontinuitu vývoje území. Jednotlivé záměry mají dlouhodobý charakter a velkou setrvačnost v území. Z tohoto důvodu jsou záměry vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítí, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví) a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje, uplatněná v ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury, které byly kontinuálně prověřované a navrhované v předchozích koncepčních dokumentech resortu dopravy a uplatňované v jednotlivých územně plánovacích dokumentacích na území Jihomoravského kraje. Koncepce prostorového uspořádání území a dopravní infrastruktury brněnské aglomerace byla v polovině 80. let minulého století prověřována a promítnuta v **ÚPN VÚC Brněnské sídelní regionální aglomerace** (Terplan, a. s. Praha; 1985).

Za základní princip dlouhodobého vývoje území Brněnské sídelní regionální aglomerace bylo považováno zabezpečení rozvoje města Brna. Vedle města Brna rozvíjet i města: Blansko, Boskovice, Ivančice, Rosice, Tišnov, Židlochovice, Vyškov a Slavkov. Z hlediska rozvoje dopravní infrastruktury návrh ÚPN VÚC vytváří předpoklady pro realizaci a postupnou dostavbu sítě dálnic a rychlostních silnic na území Brněnské sídelní regionální aglomerace, a to především rychlostní silnice R46, dálnice D43 (v původní koncepci rozvoje dálnic a rychlostních silnic dnešní R43 navrhovaná v kategorii dálnice), rychlostní silnice R52 kontinuálně navazující na D1 a D43 a vytvářející západní obchvat Brna ve stopě původní tzv. „německé dálnice“, a společně tvořící hlavní kapacitní propojení aglomerace ve směru sever – jih. Výrazné komunikační posílení bylo navrhováno v jižním segmentu Brněnské sídelní regionální aglomerace, kde bylo sledováno komunikační propojení R52 a dálnice D2 s pokračováním nově navrhovanou komunikací do prostoru jihovýchodního segmentu s návazností na silnici I/50. Podstatnými záměry byly i navrhované radiály směřující do jádrového území aglomerace včetně nadřazené komunikační sítě města Brna – viz obrázek.



Zdroj: ÚPN VÚC Brněnské sídelní regionální aglomerace (Terplan, 1985)

V železniční dopravě návrh posiloval význam stávajících železničních tratí, včetně potřebné přestavby železničního uzlu Brno jako limitujícího článku pro rozvoj železniční dopravy. Rozvoj železnice vycházel z principu využití stávajících tratí s trvalým zvyšováním jejich výkonnosti a cestovní rychlosti. U železniční dopravy bylo podporováno její výhledově vyšší využití společně s autobusovou dopravou pro zajištění jednotného integrovaného systému pro osobní dopravu. Rozvoj letecké dopravy se opíral výlučně o rozvoj stávajícího letiště Brno-Tuřany.

Územní rozvoj okresu Břeclav byl podchycen již na začátku 80. let minulého století zpracovaným **ÚPN VÚC okresu Břeclav**, schváleným Krajským národním výborem v r. 1981 a aktualizovanými změnami a doplňky z r. 1988 (řešeno pro návrhové období do r. 2000). Základní urbanistickou koncepcí byla i nadále podpora přednostního postavení měst Břeclav, Hustopeče a Mikulov. Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury okresu Břeclav v návrhu vycházela z krajského dokumentu „Dopravní politika Jihomoravského kraje“. Důraz byl kladen na komplexní návrh přestavby dopravní infrastruktury v koordinaci s urbanistickým rozvojem území.

Územní rozvoj okresu Znojma byl již v minulosti podchycen zpracovaným **ÚPN VÚC okresu Znojmo** (Urbion Bratislava, 1988). Základní urbanistickou koncepcí bylo zabezpečovat vedle rozvoje Znojma i rozvoj Moravského Krumlova jako druhého hospodářsko-sídelního centra okresu. K nejvýznamnějším záměrům obsaženým v ÚPN VÚC patří návrh silničního obchvatu Znojma na silnici I/38, u železniční sítě návrh na druhou kolej a elektrifikaci tratě Okříšky – Znojmo – Hrušovany nad Jevišovkou – Břeclav, rekonstrukce a přestavba železničních stanic a návrh na výstavbu kontejnerového překladiště ve Znojmě.

Oblast NP Podyjí byla podrobněji rozpracovaná v rámci **ÚPN VÚC CHKO Podyjí** (Urbion Bratislava, 1989). Z hlediska sídelní struktury mělo dominantní postavení Znojmo a dále Vranov nad Dyjí a Šatov. Z hlediska rozvoje dopravní infrastruktury, návrh jednoznačně potvrdil potřebnost obchvatu Znojma na silnici I/38 a zdvojkolejnění a elektrizaci tratě Okříšky – Znojmo – Hrušovany nad Jevišovkou – Břeclav. Zvýšená pozornost byla věnována především dopravě v klidu ve vztahu k rozvoji rekreace.

Rozvoj oblasti CHKO Moravský kras, rozprostírající se v severní části metropolitní oblasti Brno, byl v minulosti koncepčně prověřen a podchycen **ÚPN VÚC CHKO Moravský kras** (Urbanistické středisko Brno, s. r. o., 1998). Z hlediska koncepce rozvoje území návrh vycházel z principu zhodnocení přírodních a sociálních zdrojů území zejména pro cestovní ruch a rekreaci. Z hlediska nadřazených záměrů dopravní infrastruktury byla věnována pozornost návrhu potřebné přestavby koridorové tratě Brno – Česká Třebová, na rychlost 160 km/hod. Návrh na přestavbu nevybočuje z koridoru stávající tratě. Ostatní záměry jsou zaměřeny především na přestavbu a úpravy silnic II. a III. třídy (II/373, II/374, II/379), na řešení nemotorové dopravy a dopravy v klidu ve vztahu k posílení rekreačního využití oblasti.

Územní rozvoj okresu Hodonín byl podchycen zpracováním **ÚPN VÚC okresu Hodonín** (Terplan, a. s.), schváleným usnesením vlády ČR č. 187 v r. 1998. Zásadním záměrem, který byl v návrhu sledován, byl koridor rychlostní silnice R55 vedený od Olomouce a Otrokovic do prostoru Moravského Písku a dále pokračující ve stopě Moravský Písek – Rohatec – Břeclav v severozápadním souběhu s železniční tratí Břeclav – Přerov. Ve vodní dopravě byl územně chráněn koridor průplavu Dunaj – Odra – Labe, situovaný v úseku Rohatec – Bzenec-Přívov v jihovýchodním souběhu s železniční tratí Břeclav – Přerov.

Koncepce dopravy ZÚR JMK

Koncepce dopravy a dopravní infrastruktury Jihomoravského kraje navrhovaná v ZÚR JMK kontinuálně navazuje na dlouhodobě sledovanou koncepci rozvoje nadřazené dopravní infrastruktury a jednotlivých částí území Jihomoravského kraje. Zároveň podporuje rozvoj území v souladu s vymezenými rozvojovými oblastmi, rozvojovými osami, specifickými osami a centry osídlení. Aktuálně zohledňuje a zapracovává strategii a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiky České republiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 (UV ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (UV ČR č. 850/2013 Sb.) a dále

politiky územního rozvoje. Pro vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury jsou kromě zmíněných dokumentů a územně plánovacích podkladů dále zohledněny krajské oborové dokumentace, především Generel dopravy Jihomoravského kraje (IKP Consulting Engineers, 2005), Generel krajských silnic Jihomoravského kraje (UDIMO, s. r. o. Ostrava, 2006) a řada předprojektových a projektových dokumentací jednotlivých staveb.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje navržená v návrhu ZÚR JMK vychází z následujících zásad a principů:

- Rozvoj dopravní infrastruktury v ZÚR JMK směřuje k dotvoření provázaného a funkčního systému jednotlivých segmentů dopravy silniční, železniční, letecké, vodní, multimodální i nemotorové s návaznostmi na postupně modernizovanou infrastrukturu sousedních krajů a států jako základ fungující a prosperující společnosti.
- Prioritou rozvoje dopravní infrastruktury je vytvoření územních podmínek pro dostavbu postupně realizované dopravní sítě transevropského (TEN-T) a republikového významu a pro přestavbu, zkapacitnění a modernizaci stávající silniční a železniční sítě s vyloučením kritických míst a úzkých hrdel s ohledem na přepravní vztahy, ochranu životního prostředí a lidského zdraví.
- Vytvoření územních podmínek pro rozvoj ekologicky šetrných forem dopravy osobní i nákladní a vyšší míru jejich začlenění do přepravních řetězců, prioritně dopravy železniční včetně přestavby železničního uzlu Brno, dopravu multimodální včetně veřejných logistických center, integrovaného dopravního systému včetně terminálů IDS a cyklistické dopravy jako každodenní formy přepravy na krátké vzdálenosti.
- Vytvoření územních podmínek pro rozvoj letecké dopravy osob i nákladu (návaznost na VLC Brno) a dále infrastruktury pro rozvoj rekreace, prioritně vodní cesty – Baťův kanál a páteřních cyklistických tras a stezek.
- Vytvoření územních podmínek pro možnou územní stabilizaci vedení transevropských koridorů pro rychlá kolejová spojení (VRT) procházející územím Jihomoravského kraje a jejich zapojení do železničního uzlu Brno.
- Zajištění územní ochrany koridorů pro průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe do doby, než bude na mezinárodní úrovni prověřena jeho potřebnost a účelnost.

Aktuálně sledované koncepce a koncepční scénáře rozvoje dálniční a nadřazené silniční sítě

ZÚR JMK stanovují tyto zásady pro usměrňování územního a infrastrukturního rozvoje dálniční a nadřazené silniční sítě na území JMK:

- Pro prioritně zatížené dopravní vztahy, které jsou vůči metropolitní rozvojové oblasti **OB3** Brno koncentrovány především do radiálních směrů, v souladu s politikou územního rozvoje ZÚR JMK vymezují koridory pro kapacitní silnice R43 a R52 a dále koridory pro zkapacitnění dálnic D1 a D2 v nejvíce zatížených úsecích metropolitní rozvojové oblasti **OB3** Brno.
- Pro tangenciální vztahy (I/38, I/55, R55), zajišťující především regionální dopravní vazby ZÚR JMK v souladu s politikou územního rozvoje vymezují koridory pro kapacitní silnice R55 a I/38 s obchvatem Znojma s cílem zkvalitnění stávající nevyhovující infrastruktury a minimalizace negativních vlivů z dopravy na obytná území a lidské zdraví.

- Návaznost R52 na dálniční a kapacitní silniční síť ve směru na Brno ZÚR JMK řeší v souladu s koncepcí MD ČR převedením R52 v koridoru Jižní tangenty s návazností na dálnici D2 v Chrlicích. Toto řešení z hlediska zajištění potřebné kapacity dálnice D2 vyžaduje její zkapacitnění v úseku Chrlice – dálnice D1.
- Pro silniční napojení Brna na Rakousko (Wien) ZÚR JMK respektují UV ČR č. 713/2010 Sb. a v souladu s aktuálním stavem probíhající postupné realizace dálnice A5 Wien – Schrick – Drasenhofen vymezují koridor kapacitní silnice R52 s napojením na Rakousko a budoucí dálnici A5 v přechodovém bodě Mikulov / Drasenhofen.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů (tzv. modelování).

Pro tyto účely KrÚ JMK v roce 2014 pořídil dokumentaci „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ – etapy A, B, C (Urbanismus, architektura, design – studio, s. r. o., PK Ossendorf, s. r. o; 2014). Na základě dohodnutého postupu prací v rámci zpracování dokumentace bylo sestaveno čtrnáct scénářů uspořádání silniční sítě Jihomoravského kraje, které obsahovaly v různých kombinacích záměry vycházející z Generelu dopravy JMK, Generelu krajských silnic JMK a Dopravní sektorové strategie 2. fáze. Přehled záměrů je obsažen v tabulce.

poř. č.	záměry
dálnice a rychlostní silnice	
1	zkapacitnění D1 Kývalka – Holubice
2	rychlostní silnice R52 – Pohořelice – státní hranice (včetně obchvatu Mikulova)
3	rychlostní silnice R38 (Strnad)
4	rychlostní silnice R43 (Kalčík)
5	rychlostní silnice R43 – var. Bystrcká
6	rychlostní silnice R43 – var. Bítýšská
7	JZT (jihozápadní tangenta) – var. Modřická
8	JT (jižní tangenta) – var. Modřická
9	rychlostní silnice R55 po D2
10	rychlostní silnice R52 D1 – Rajhrad
11	rychlostní silnice – R43 Česká – Kuřim – Svitávka
12	rychlostní silnice R55 – úsek Moravský Písek – Bzenec
13	rychlostní silnice – R43 Kuřim – Svitávka
14	rychlostní silnice R55 po D2 (var. Kalčík, 2007)
15	rychlostní silnice – R43 (bez úseku D1 – Kuřim)
16	JZT (jihozápadní tangenta) – var. Želešická
17	JT (jižní tangenta) – var. Želešická
18	rychlostní silnice R55 úsek Staré Město – Bzenec, Přívoz
ostatní silnice I. třídy	
1	I/38 Znojmo, obchvat
2	I/53 Znojmo – Pohořelice, homogenizace včetně obchvatu Lechovic
3	VMO + I/41 Bratislavská radiála
4	I/55 Břeclav, obchvat

poř. č.	záměry	
4b	I/40 Břeclav, obchvat	
5	I/51 Hodonín, obchvat	
6	I/23 Rosice, obchvat	
7	I/19 Sebranice, obchvat	
8	I/43 Letovice – Rozhraní	
9	I/43 Česká – Kuřim	
10	I/52 Mikulov, obchvat	
11	I/43 Kuřim, severní obchvat	
12	I/43 Kuřim, jižní obchvat	
13	II/426 Strážnice, obchvat	
silnice II. třídy (předpoklad realizace do r. 2020 – 2023)		stav přípravy
1	II/385 Čebín – Hradčany, obchvat	EIA, ÚŘ
2	II/416 Blučina, obchvat	rozpracovaná DÚR
3	II/602 Bosonohy, obchvat	studie, není v ÚPD
4	II/380 Tuřany, obchvat	EIA, ÚR, DSP
5	III/15286 Slatina, obchvat (II/417)	rozpracovaná DÚR
6	II/374 Rájec, přeložka II/374 Rájec – Doubravice nad Svitavou II/374 Lhota Rapotina – Boskovice	EIA, ÚR, DSP DÚR studie
7	II/395 Pohořelice – Mikulov	vyvolaná investice jiného investora (DÚR)
	III/3771 Tišnov, přeložka	
	III/41417 Lednice, přeložka	
	II/380 úsek MÚK Černovická terasa – MÚK Průmyslová (VMO Brno)	
silnice II. třídy (předpoklad realizace do r. 2035)		stav přípravy
	II/374 Doubravice – Lhota Rapotina	studie, ÚP
	II/152 Želešice, obchvat	DÚR
	III/4171 Šlapanice, obchvat (II/417??)	ÚP
	II/426 Strážnice, obchvat	DÚR neaktuální
	JVT – II. třída Chrlice D2 – Kobylnice – Tvarožná II/430	
	II/152 Chrlice, obchvat jako součást JVT II	studie
	II/425 Modřice – Rajhrad v případě převedení I/52 Rajhrad – Brno D1 ve stávající trase do tahu R52	není zpracován podklad
	JVT – II. třída. Chrlice D2 – Kobylnice	
	II/425 přeložka	
	II/385 Kuřim – MÚK Kuřim směr Čebín	
	JVT – II. třída. Chrlice D2 – silnice II/380	

Prvotně sestavených čtrnáct scénářů, které představují značně rozsáhlý a málo přehledný soubor řešení, bylo agregováno do čtyř koncepčních scénářů – A, B, C, D tak, aby bylo možné zpracovat modelování scénářů a jejich podrobnější prověření. Tyto koncepční scénáře A – D představují ucelené koncepce cílového uspořádání sítě ve čtyřech rozdílných kombinacích záměrů na dálniční a silniční síti, tzn., představují čtyři základní koncepční přístupy k uspořádání sítě, jež simulují jak rezortní

koncepti, tak alternativní koncepce či záměry, které byly v minulosti variantně prověřovány, nebo předkládány různými občanskými a ekologickými iniciativami.

Charakteristiky jednotlivých koncepčních scénářů A – D

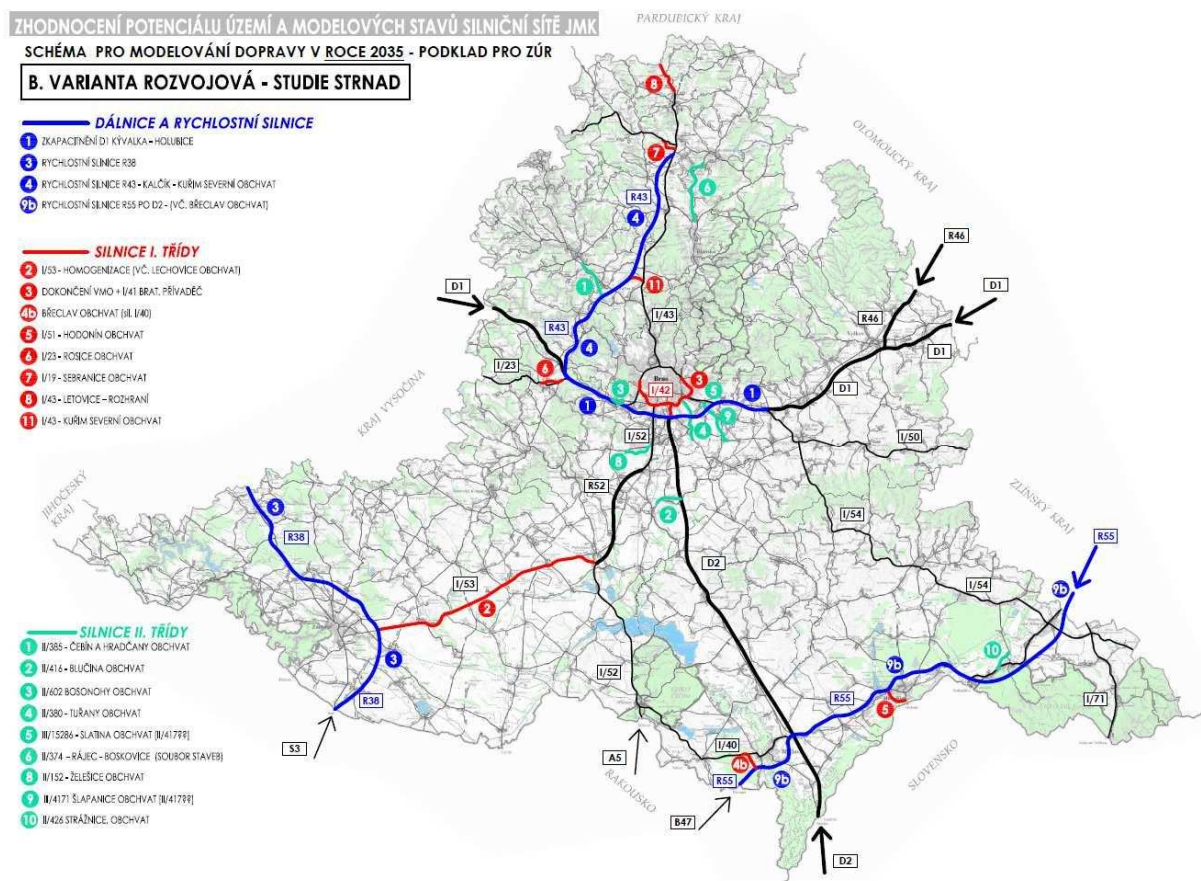
Koncepční scénář A – „Základní“

Koncepční scénář A – vychází z již územně stabilizovaných záměrů, tzn. záměrů, které mají územní rozhodnutí, nebo jsou obsaženy v platných územních plánech.

Koncepci lze charakterizovat jako „nulový stav“, tzn. bez zásadního rozvoje komunikační sítě kraje. Mimo základní stavby, tj. dokončení nadřazeného komunikačního systému Brna (VMO, radiální komunikace), zkapacitnění dálnice D1, homogenizace silnice I/53 s návazností na silnici I/38 s obchvatem Znojma, obchvat Břeclavi v kategorii dvoupruhové silnice I. třídy (I/55) a úpravy na stávající silnici I/43. Scénář A nezahrnuje výhledové řešení nadřazené sítě. Tedy ani ty záměry na silniční síti, které jsou součástí sítě TEN-T a vyžadují dosažení potřebných normových parametrů a kapacity. Scénář A představuje takové infrastrukturní úpravy na silniční síti, které mají již započatou projekční či stavební přípravu, nebo jsou nevyhnutelné z hlediska reálné kapacity tahů a bezpečnosti silničního provozu.

Koncepční scénář B – „Rozvojový – studie Strnad“

Koncepční scénář B – alternativní; vychází prioritně z následujících dokumentací: „Posouzení koncepcí páteřní silniční sítě pro JMK v kontextu TEN-T a PÚR ČR“ (08/2012, Ing. Milan Strnad), studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“ (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí, dále „Vyhledávací studie trasy silnice R43 Boskovickou brázdou v úseku mezi Troubskem a Kuřimí“ (HBH Projekt, s. r. o., 2005), „Vyhledávací studie trasy rychlostní silnice R55 mimo Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví“ (Ing. Kalčík, 2007) pořízené ZO ČSOP Veronica a „Dopravní studie variant rychlostní silnice R55 a silničního spojení Brna a Vídně“ (Mgr. Jiří Dufek, 2007) pořízené Ekologickým právním servisem.



Poznámka ke schématům: čísla v kolečkách vyjadřují označení výpočtových řezů (profilů) výhledové intenzity dopravy, které byly sledovány v rámci modelu zatížení sítě pro jednotlivé varianty a následně vzájemně porovnávány.

Koncepce sleduje odvedení dálkové dopravy přicházející na území Jihomoravského kraje mimo metropolitní rozvojovou oblast. Vedení dálkové dopravy je soustředěno do tangenciálních tahů kapacitní silnice R55 vedené od hranice kraje s krajem Zlínským přes Břeclav po hranici ČR / Rakousko a nově navrhované kapacitní silnice R38 vedené od dálnice D1 a hranice s Krajem Vysočina velkým obchvatem Znojma po Hatě na hranici ČR / Rakousko. Omezeny jsou i návrhy přestavby silniční sítě pro zdrojovou a cílovou dopravu v metropolitní rozvojové oblasti **OB3** Brno (především JZT, JT, JVT).

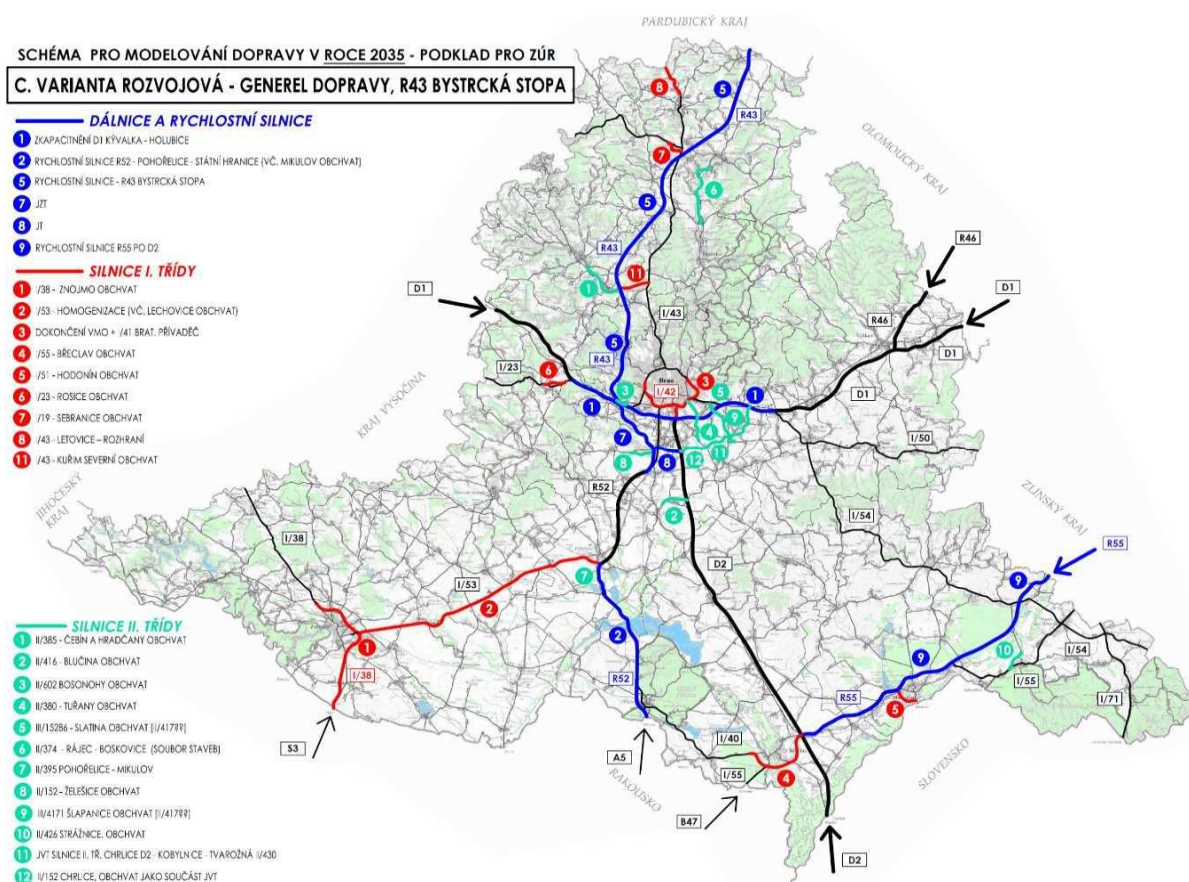
Rychlostní silnice R55 je v úseku Napajedla (Zlínský kraj) – Rohatec vedena ve var. „Alternativní trasa“, tj. východně od stávající silnice I/55, dle Vyhledávací studie Ing. Kalčíka z roku 2007. Z prostoru Rohatce po Břeclav koridor sleduje stávající silnici I/55, která představuje poloviční profil kapacitní silnice R55. V tomto koncepčním scénáři je rychlostní silnice R55, v souladu s vyhledávací studií „Rychlostní silnice R55 Břeclav, D2 – hranice ČR / Rakousko, Reintal“ (HBH Projekt, s. r. o., 2008), v kategorii rychlostní čtyřpruhové silnice, vedena východním obchvatem Břeclavi až na hranici Poštorná / Reintal s předpokládaným napojením na hypotetickou kapacitní silnici B47 s napojením na dálnici A5 ve směru na Vídeň u Wilfersdorfu.

Silnice č. 38 ve směru od dálnice D1 až po hranici s Rakouskem je v tomto scénáři navrhovaná odlišně od sledované koncepce ŘSD ČR a současného pojetí přestavby silnice I/38, a to v kategorii rychlostní silnice R38. Tento rychlostní tah v kategorii D či R není obsažen v žádné strategii, ani v žádné územně plánovací dokumentaci Kraje Vysočina a ani v rozvojových plánech rakouské strany. V navazujícím úseku na rakouské straně je silnice sledována jako „Schnellstrasse“ S3 a B303. Jedná se o zcela nový

přístup, který nově řeší i obchvat Znojma v oddálené poloze. Vztah ve směru od Pardubického kraje a silnice R35 k Brnu a dálnici D1 je ve scénáři B řešen realizací rychlostní silnice R43 až od prostoru Boskovic (kde se odpojuje od stávající silnice I/43 Svitavy – Boskovice) odkud vede západně od stávající I/43 s průchodem Boskovickou brázdou ve stopě Bítýšské s ukončením na dálnici D1 v prostoru Ostrovačic. U dálnice D1 se předpokládá zkapacitnění v úseku Kývalka – Holubice, u komunikačního systému Brna se předpokládá dokončení VMO (I/42) a Bratislavské radiály (I/41). Dále se v tomto koncepčním scénáři předpokládá homogenizace tahu silnice I/53, dokončení obchvatů Břeclavi a Hodonína a další úpravy na krajské komunikační síti.

Koncepční scénář C – „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“

Koncepční scénář C – vychází z dlouhodobě sledované koncepce obsažené v dokumentaci „Generel dopravy Jihomoravského kraje“ (2006) a ze zpracovaných dokumentací, pořízených MD ČR a ŘSD ČR. Koncepční scénář respektuje koridory vymezené v PÚR.



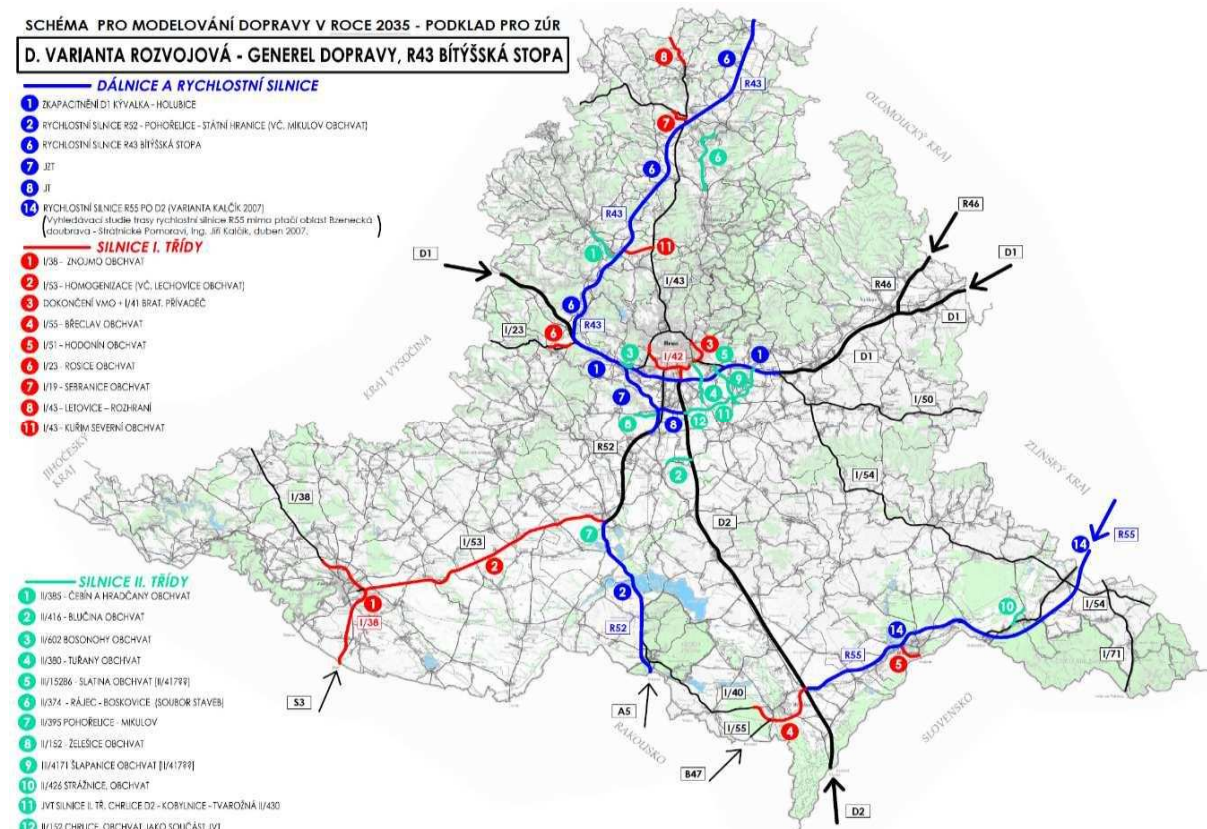
Rychlostní silnice R43, propojující kapacitní silnici R35 (Pardubický kraj) s dálnicí D1, v souladu s koridorem R43 vymezeným na území Pardubického kraje, je vedena od Velkých Opatovic (hranice kraje) přes prostor Sebranic, západně od Malhostovic (var. Německá), západně od Kuřimi a dále ve stopě Bystrcké na dálnici D1. Odsud pokračuje kapacitní silnice v podobě Jihozápadní tangenty (JZT) a Jižní tangenty (JT) na R52 a D2. Jihovýchodní tangenta (JVT) je řešena jako silnice II. třídy s propojením D2-MÚK Chrlice II a D1-MÚK Rohlenka. Napojení území mezi dálnicemi D2 a D1 je současně řešeno návazností silnice II/380 na dálnici D1 (MÚK). Koncepční scénář C dále předpokládá propojení sítě TEN-T prostřednictvím R52 v úseku Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko. V případě napojení kraje na Rakousko koncepční scénář jednoznačně vychází z respektování aktuální

situace, kdy je rakouskou stranou jasně stavebně definována postupná výstavba dálnice A5 směrem k hraničnímu přechodu Drasenhofen / Mikulov. Podle aktuálních informací, zveřejněných rakouskou firmou ASFINAG, bude dokončena dálnice A5 ve směru od Vídně v úseku Schrick – Poysbrunn v r. 2016/17, úsek Poysbrunn – Staatsgrenze Drasenhofen bude v 1. etapě realizován jako dvoupruhová komunikace s obchvatem Drasenhofenu, výhledově s dokončením dálničního profilu ve 2. etapě dle postupu výstavby R52 v České republice. Tímto je dán jednoznačně vztah v úseku Mikulov – Pohořelice, který je východiskem pro uspořádání sítě v koncepčním scénáři C.

Kapacitní silnice R55 navazuje na koridor vymezený v ZÚR Zlínského kraje, v úseku Moravský Písek – Rohatec vede v souběhu s koridorovou tratí TEN-T. V úseku Rohatec – dálnice D2 sleduje vedení stávající silnice I/55, která byla realizovaná jako poloviční profil budoucí R55. Kategorie rychlostní silnice je ukončena napojením na dálnici D2 v MÚK Břeclav. Obchvat Břeclavi je řešen jako dvoupruhová silnice I. třídy (I/55). Obdobně jako u koncepčních scénářů A a B se u scénáře C dále předpokládá zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kývalka – Holubice a realizace městského komunikačního systému Brna v podobě dokončení VMO (I/42) a Bratislavské radiály (I/41). Silnice I/53 je homogenizovaná dle připravované projektové dokumentace, obchvat Znojma na silnici I/38 je ponechán v poloze již realizovaného dílčího úseku a navrhovaných navazujících úseků, u kterých probíhá projektová příprava.

Koncepční scénář D – „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“

Koncepční scénář D, shodně se scénářem C, vychází z dlouhodobě sledované koncepce obsažené v dokumentaci „Generel dopravy Jihomoravského kraje“ (2006), respektuje koridory dopravní infrastruktury z PÚR, avšak s alternativním řešením R43 a R55. Jejich řešení vychází prioritně z následujících dokumentací: „Vyhledávací studie trasy silnice R43 Boskovickou brázdou v úseku mezi Troubskem a Kuřimí“ (HBH Projekt, s. r. o., 2005), „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“ (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí, „Vyhledávací studie trasy rychlostní silnice R55 mimo Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví“ (Ing. Kalčík, 2007) pořízené ZO ČSOP Veronica.



Rychlostní silnice R43, propojující silnice R35 s D1, je oproti scénáři C, vedená ve stopě Bítýšské s napojením na D1 v prostoru Ostopovic, s pokračováním přes D1 a dále, shodně se scénářem C, prostřednictvím Jihozápadní tangenty (JZT) a Jižní tangenty (JT) na R52 a D2. Jihovýchodní tangenta (JVT) je řešena jako silnice II. třídy s propojením D2-MÚK Chrlice II a D1-MÚK Rohlenka. Napojení prostoru mezi D2 a D1 je současně řešeno vazbou II/380 na D1 (MÚK). Varianta D dále řeší propojení sítě TEN-T prostřednictvím R52 v úseku Pohořelice – státní hranice. Rychlostní silnice R55 je v úseku Napajedla (Zlínský kraj) – Rohatec vedena shodně se scénářem B ve var. „Alternativní trasa“, tj. východně od stávající silnice I/55, dle Vyhledávací studie Ing. Kalčíka z roku 2007. Z prostoru Rohatce po Břeclav koridor sleduje stávající silnici I/55, která představuje poloviční profil kapacitní silnice R55. V tomto koncepčním scénáři je rychlostní silnice R55 ukončena na dálnici D2 v MÚK Břeclav. Obchvat Břeclavi je shodně se scénářem C řešen jako dvoupruhová silnice I. třídy (I/55). Obdobně jako u scénářů A a B se u varianty C dále předpokládá realizace zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kyvka – Holubice a realizace městského komunikačního systému Brna v podobě dokončení VMO (I/42) a Bratislavské radiály (I/41). Silnice I/53 je homogenizovaná dle připravovaného projektu, obchvat Znojma na silnici I/38 je ponechán ve stopě dílčího realizovaného úseku a navazujících úseků, u kterých probíhá projektová příprava.

Modelování zatížení sítě

Pro objektivní posouzení základních koncepčních scénářů A – D byly v rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ zpracovány vlastní modelové scénáře dopravy pro r. 2035, příp. 2035+ (dopravní zatížení výhledové sítě), včetně posouzení vytiženosti sítě a efektivnosti jednotlivých silnic – samostatná příloha dokumentace „Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014) – dále model 2014.

Výsledky modelu 2014 umožňují vyhodnotit efektivnost a vytíženost sítě v jednotlivých variantách koncepčního uspořádání dálniční a silniční sítě a charakterizovat jejich dopady do území.

Při modelování zatížení výhledové sítě byl využit dopravní model stávající komunikační sítě JMK, aktualizovaný v roce 2014 v rámci zakázky „NIV příprava dopravní model Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, s. r. o.) pro ŘSD ČR (podklad b) – dále Model ŘSD. Využití Modelu ŘSD je pro dané účely podloženo dohodou KrÚ JMK a ŘSD ČR. Tento dopravní model zahrnuje všechny úseky dálnic, silnic I. a II. třídy a většinu silnic III. třídy na území Jihomoravského kraje. Model obsahuje i základní komunikační síť města Brna. Rozsah dopravního modelu, přesahující hranice kraje, umožňuje promítnout i zásadní změny v komunikačním systému České republiky do zatížení jeho silniční sítě.

Při samotné aktualizaci dopravního modelu Jihomoravského kraje, který byl původně vypracován v programovém systému AUTO (Ing. M. Fuchs – Praha) v roce 2006 na základě podrobné znalosti stávající komunikační sítě a mezioblastních vztahů získaných ze 190 dopravních směrových průzkumů na území celého Jihomoravského kraje, se v zásadě vycházelo z výsledků celostátního sčítání dopravy 2010 (CSD 2010). Bohužel získání věrohodných údajů o zatížení tak rozsáhlé komunikační sítě je velmi obtížné. V roce 2010 byly navíc výsledky celostátního sčítání dopravy (dále CSD) výrazně ovlivněny rozsáhlými dopravními omezeními na území města Brna, které se projeví nejen na komunikační síti samotného města, ale také na výpadech komunikací směřujících jižním směrem. Při stanovení zatížení takto ovlivněných úseků se proto vycházelo z hodnot ročních průměrných denních intenzit (RPDI) odvozených pomocí TP 189 a TP 225 z vyhodnocených údajů automatických sčítačů dopravy ŘSD, nebo z doplňkových profilových průzkumů, provedených vlastními silami. Pro kalibraci úseků silnic základní komunikační sítě města Brna se vycházelo z údajů zatížení poskytnutých firmou Brněnské komunikace a. s.

Od doby provedení kalibrace modelu stávajícího stavu v roce 2013 byly v rámci zpracování dokumentace zjištěny závažné disproporce hodnot roční průměrné denní intenzity (dále RPDI) na rychlostní silnici R46, uváděných v CSD 2010 a odvozených z automatického sčítání dopravy ŘSD (dále ASD). Tato skutečnost byla zapracována do modelu stávajícího stavu a byla provedena nová kalibrace mezioblastních vztahů. Proti původnímu modelu stávajícího stavu (Model ŘSD 2013) jsou významnější změny v zatížení pouze na této rychlostní silnici v úseku Vyškov – hranice Olomouckého kraje. Na úsecích dálnice D1 jsou změny zanedbatelné. To znamená, že k největší změně mezioblastních vztahů došlo u cílové a zdrojové dopravy města Vyškova.

Model JMK zahrnuje matice mezioblastních vztahů pro lehká a těžká vozidla obsahující tranzitní, cílovou a zdrojovou dopravu vůči městu Brnu a matice pro vnitřní dopravu města Brna (také pro obě kategorie) v úrovni roku 2010 (CSD 2010) a síť odpovídající roku 2013. Uvedené hodnoty udávají RPDI v tisících vozidel, s dělením na vozidla celkem (SV) / těžká (TV).

Model odpovídá stavu komunikační sítě v roce 2013. Zahrnuje již realizaci stavby VMO – tunely Dobrovského v Brně i dokončení dálnice D1 v úseku Kroměříž – Hulín – Říkovice. Výsledkem modelu je zatížení silniční sítě – stav sítě k r. 2013 a zatížení sítě pro r. 2035+ pro každý koncepční scénář A – D.

Na základě výsledků vytížení – efektivnosti jednotlivých komunikací a účinnosti sítě pro r. 2035+ bylo zpracováno vyhodnocení jednotlivých koncepčních scénářů s cílem prověřit potřebnou kategorii dané silnice (dvoupruh / rychlostní čtyřpruh) a stanovit nejúčinnější koncepční scénář, který bude následně podrobněji rozpracován v dílčích podvariantách.

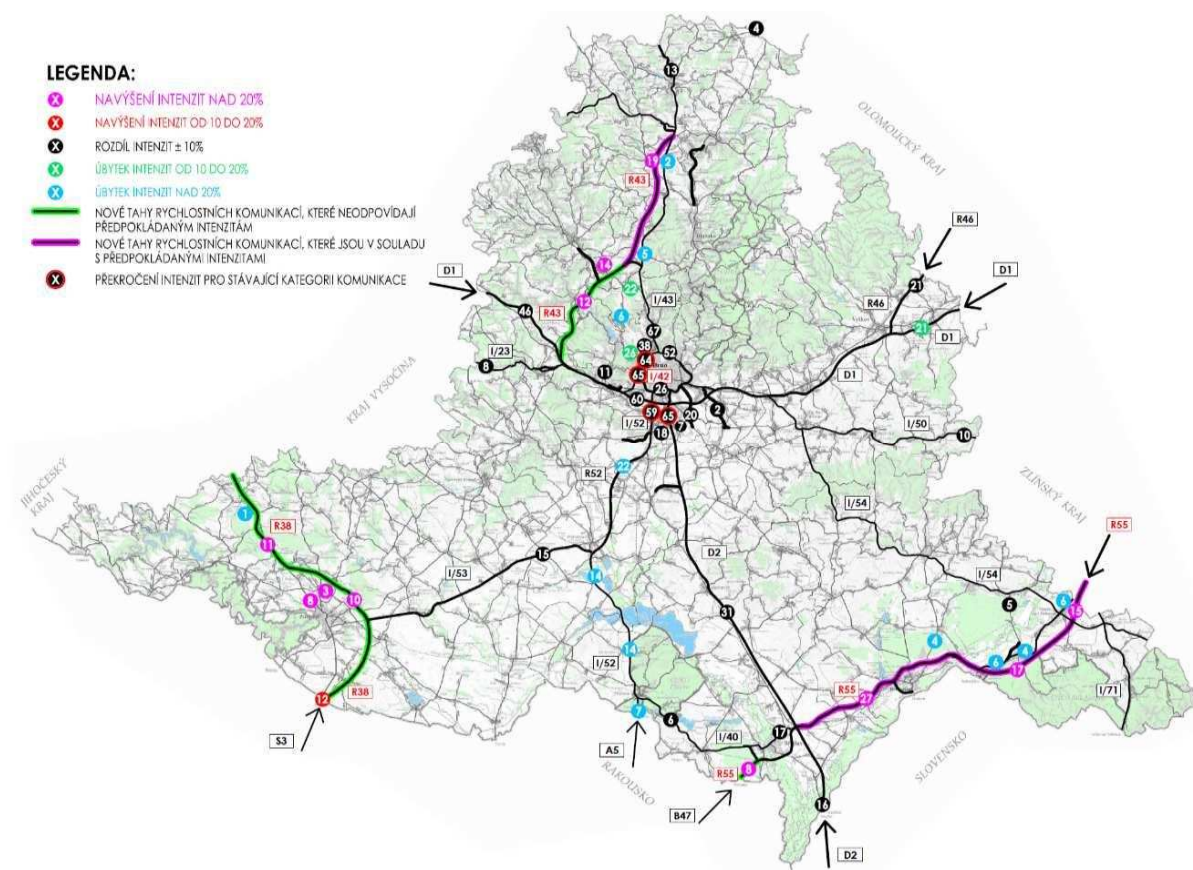
Vyhodnocení základních koncepčních scénářů z hlediska efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+

Koncepční scénář A – „Základní“

Koncepční scénář A – základní „nulové“ řešení komunikační sítě, pouze s těmi úpravami, které jsou bezpodmínečně nutné pro zachování alespoň základní kapacity a bezpečnosti silničního provozu na nejbližší období. Již v tomto scénáři jsou na základě výsledků modelového zatížení sítě identifikovány dílčí úseky komunikací, ve kterých intenzity dopravy překračují „kapacitu“ stávajících kategorií. Tyto úseky by měly být vzhledem k předpokládané intenzitě a tedy potřebné kapacitě komunikace i k požadavkům zajištění bezpečnosti silničního provozu zařazeny do kategorie vyšší. Jedná se především o celý průběh silnice I/52 (mimo již zrealizovanou část R52), část silnic I/43 a I/55. Samostatným problémem je část obchvatu Znojma, kde intenzita dopravy na výhledové silnici I/38 přesahuje kapacitu dvoupruhového uspořádání a dále silnice I/52 v úseku Rajhrad – D1, kde je sice zrealizována kapacitní úprava komunikace, ale ta je v přidruženém prostoru doprovázena takovým množstvím aktivit, že stávající uspořádání se výhledově jeví jako nevhodné a z hlediska provozu nebezpečné.

Koncepční scénář A lze charakterizovat jako velmi vhodnou krátkodobou etapu, která však nevytváří prostor pro rozvoj území. Jedná se tedy o výchozí – bezpodmínečný krok, na který musí navázat střednědobý výhled a „konečné koncepční“ řešení dopravní sítě na území Jihomoravského kraje dle některého z dalších možných scénářů.

Koncepční scénář B – „Rozvojová studie Strnad“



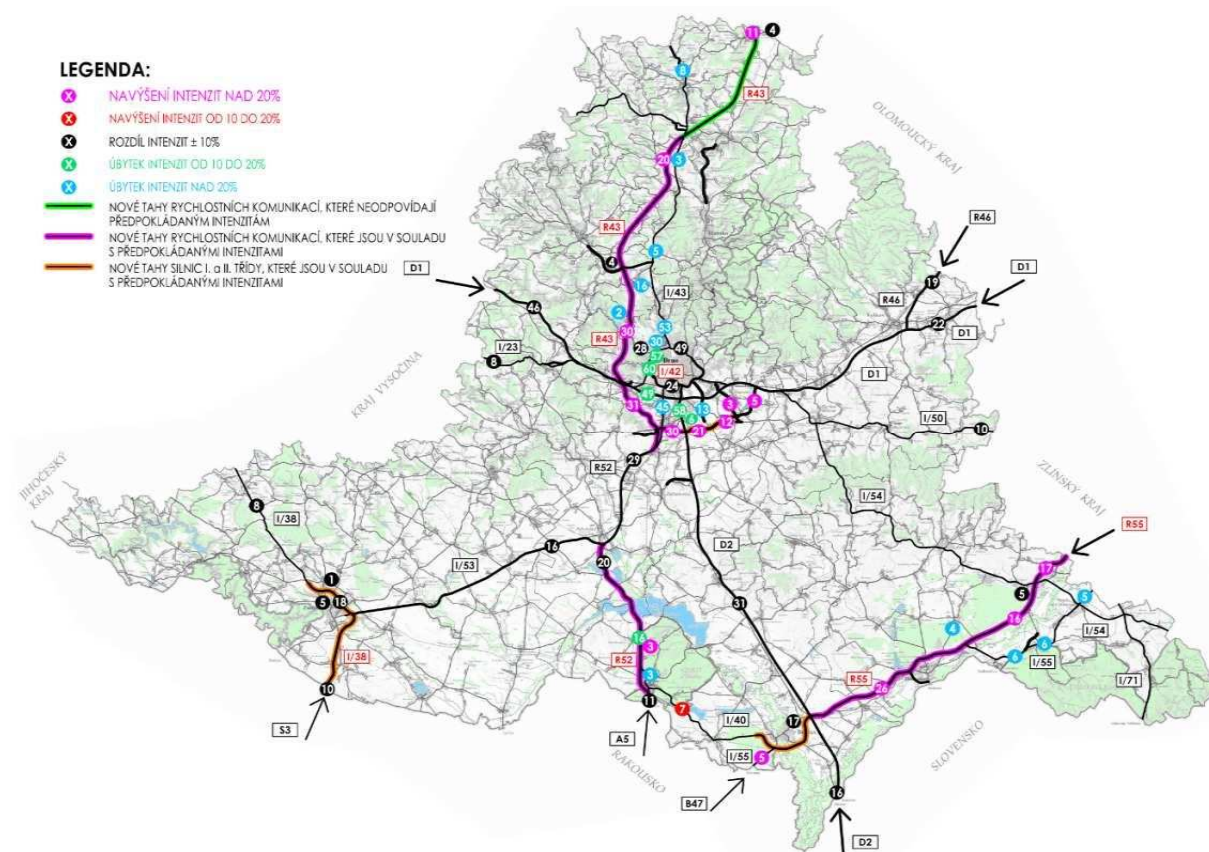
Koncepční scénář B – rozvojový scénář, založený na prioritě tzv. tangenciálních vztahů. R55 je sledována od hranice se Zlínským krajem po Rohatec jako rychlostní silnice ve var. „Alternativní“, dále přes dálnici D2 s kapacitním obchvatem Břeclavi v kategorii „R“ až po hranici s Rakouskem (Poštorná / Reintal), nová R38 od hranice s Krajem Vysočina s oddáleným obchvatem Znojma až po hranici s Rakouskem (Hatě / Kleinhaugsdorf) jako rychlostní silnice kategorie „R“. Přímé propojení Brno – Wien přes Mikulov je potlačeno a situováno do tangenciálních poloh. Zde je nutné podotknout, že i přes realizaci R55 a R38 je silnice I/52 výhledově zatížena stejně jako v současné době, což znamená, že ve špičkových hodinách je na této komunikaci značně snížena bezpečnost provozu. R55 v koridoru stávající silnice I/55 vykazuje hodnoty zatížení, které potvrzují zařazení do sítě rychlostních silnic. To však v žádném případě neplatí o hypotetické rychlostní silnici R38. Ta je oproti přestavbě a v současné době připravovanému obchvatu Znojma po I/38 vedena v oddálené poloze. Tato poloha vykazuje na oddálené rychlostní silnici velmi nízké intenzity, které neodpovídají ani kapacitě silnice dle ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, ani technické a ekonomické náročnosti stavby.

Silnice I/43 je ve scénáři B sledována v kategorii rychlostní silnice R43, v úseku Kuřim – dálnice D1 v oddálené stopě Bítýšské (Boskovická brázda). Tato oddálená poloha od města Brna vykazuje ve výsledcích modelování nízké intenzity (12 – 14 tis. voz. / 24 hod.), které z hlediska požadované úrovně kvality dopravy dle ČSN 736101 nevyžadují zařazení do sítě rychlostních silnic. Je však nutno konstatovat, že i přes relativně nízké intenzity v tomto tangenciálním spojení, dochází na komunikační síti Brna k poklesu počtu vozidel, a to do 20 % na vybrané síti ve směru sever – jih. Výjimku tvoří dálnice D1 v úseku Ostrovačice – MÚK Brno, centrum (I/52), kde naopak dochází k navýšení intenzity dopravy.

Tento koncepční scénář, i přes řadu negativ, přináší určitá pozitiva oproti koncepčnímu scénáři A (tzv. „nulové“), ne však plně dostačující. Pozitivem je především existence R43 v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno. R43 v tomto úseku v jakékoliv variantě se ukazuje být určitým přínosem, oproti tomu, kdy R43 v úseku Kuřim – dálnice D1 není realizována. Totéž platí i v případě existence R55 v úseku hranice krajů Jihomoravský / Zlínský – Bzenec, Přívoz s napojením na I/55. Zcela opačným případem je R38 s oddáleným obchvatem Znojma a R55 v podobě kapacitního obchvatu Břeclavi s napojením na Rakousko v prostoru Poštorná / Reintal.

Výsledky modelového zatížení pro variantu B jasně ukazují, že koncepce uspořádání nadřazené sítě Jihomoravského kraje, tzv. „velké V“ nemá ve vztahu k Rakousku a ani sousedním krajům pozitivní vliv, nýbrž naopak. Varianta svým pojetím dopravní koncepce nevytváří předpoklady pro rozvoj území v některých oblastech JMK, především pak v metropolitní rozvojové oblasti **OB3** Brno. Celkově lze variantu B hodnotit jako variantu s nedostatečným pozitivním účinkem v porovnání s nezbytnou realizací nových, technicky i ekonomicky náročných kapacitních staveb a za dopravně nevhodnou pro některé úseky stávající komunikační sítě.

Koncepční scénář C – „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“

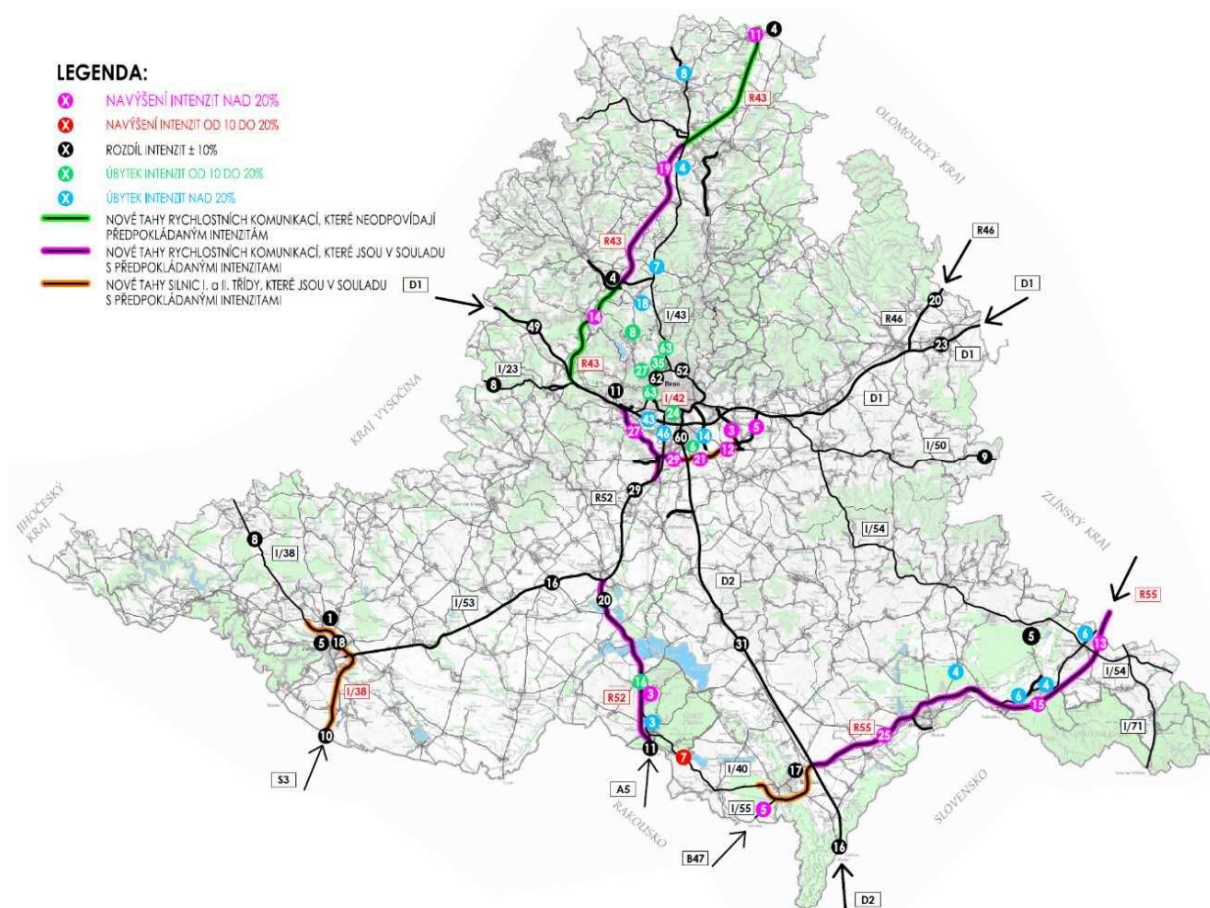


Koncepční scénář C představuje rozvojovou variantu, založenou na dlouhodobém koncepčním přístupu. Řeší prioritně silně zatížené radiální dopravní vztahy vázané na metropolitní rozvojovou oblast **OB3** Brno. Tangenciální vztahy v podobě I/38, I/55 a R55 pak řeší především regionální problémy, které vznikají velmi silnou místní, zdrojovou a cílovou či aglomerační dopravou. Návrh ve scénáři C se opírá o polohu R43 v úseku Kuřim – dálnice D1 ve stopě bystrcké s návazností JZT a JT. Tato varianta R43 v prostoru metropolitní oblasti Brno vykazuje vysokou dopravní účinnost především vůči komunikačnímu systému města Brna, kde dochází k úbytku dopravy, což lze považovat za velký přínos. Všechny tři na sebe navazující komunikace R43 – JZT – JT vykazují významné dopravní intenzity a vytiženost, jež potvrzuje jejich funkci v celém koncepčním uspořádání sítě. Funkční opodstatnění má i propojení silnice II/380 směrem na JT, které umožňuje potlačení dopravy v radiálním směru. To však přináší větší nároky na komplexní řešení sítě v okolí dálnice D2 a jeho napojení na Brno. Samostatným problémem je řešení R43 v severní části kraje, kde intenzity dopravy na R43 vykazují značný úbytek a trasa by mohla být vedena v nové stopě a v nižším kategoriálním uspořádání, případně etapově v polovičním profilu.

Obchvat Znojma na silnici I/38 realizačně a projekčně připravované poloze vykazuje vysokou účinnost. Jednoznačně se prokazuje vztah mezi polohou obchvatu a jeho dopravním vytižením (intenzitami dopravy). Poloha obchvatu Znojma, navržená v tomto scénáři, vykazuje mnohem vyšší účinnost s vyšší mírou potlačení dopravy na průtahu Znojmem než obchvat R38 vedený ve vzdálené poloze dle koncepčního scénáře B. Totéž platí i o poloze R43 v metropolitní rozvojové oblasti.

Celkově lze koncepční scénář C hodnotit jako variantu s velkým pozitivním účinkem na stávající urbanizovaná území za podmínky splnění požadovaných normativních hodnot a hygienických limitů. Koncepční scénář C umožňuje etapizaci, a to jak podélnou (tj. po jednotlivých úsecích dle priorit), tak příčnou (tj. z hlediska kategorijského zařazení) v návaznosti na vývoj intenzit a rozvoj území. Varianta vytváří předpoklady pro rozvoj území.

Koncepční scénář D – „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“



Koncepční scénář D – rozvojová varianta, založená na dlouhodobém koncepčním přístupu. Převážná část komunikační sítě je řešena shodně s předchozím koncepčním scénářem C. Zásadními změnami v tomto scénáři jsou polohy kapacitních silnic R43 v prostoru metropolitní rozvojové oblasti (Bítýšská stopa) a R55 v úseku Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec (alternativní varianta východně od I/55). Výsledky modelování pro R43 ve vzdálenější poloze oproti předchozímu scénáři C opět potvrzují silný vztah mezi polohou komunikace vůči Brnu a jejím vytížením. Vzdálenější poloha R43 (Bítýšská stopa) v úseku Kuřim – dálnice D1 vykazuje cca 50% účinnost oproti variantě bližší (Bystrcká stopa), což se negativně odráží ve vnitroměstské a lokální síti Brna a metropolitní rozvojové oblasti. Intenzity dopravy na R43 ve stopě Bítýšské v úseku Kuřim – dálnice D1 odpovídají dle ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic spíše dvoupruhovému uspořádání, než uspořádání čtyřpruhovému rychlostnímu typu.

Rozdílně je ve scénáři D řešena i rychlostní silnice R55, tzn. v úseku Veselí nad Moravou (hranice kraje – Rohatec v poloze východně od stávající I/55 (bez koordinace se ZÚR Zlínského kraje). Tato silnice

vykazuje přibližně stejné intenzity dopravy v úseku od hranice kraje až po křížení se sil. I/54 (MÚK Bzenec). V navazujícím úseku R55 směrem na Strážnici a Rohatec pak dochází k poklesu intenzity dopravy vlivem oddálené polohy trasy. Zvýšený podíl dopravy je naopak patrný na stávající síti. Ostatní síť, resp. důsledky jsou shodné s předchozím scénářem.

Celkově lze koncepční scénář D hodnotit jako variantu s pozitivním účinkem na stávající urbanizovaná území v určitých oblastech, v některých oblastech s účinky nižšími, byť existujícími, a to za podmínky splnění požadovaných normativních hodnot a hygienických limitů. Koncepční scénář D umožňuje etapizaci, a to jak podélnou (tj. po jednotlivých úsecích dle priorit), tak příčnou (tj. z hlediska kategoriálního zařazení) v návaznosti na vývoj intenzit a rozvoj území. Koncepční scénář vytváří určité předpoklady pro rozvoj území, avšak přináší určité lokální problémy, především v metropolitní rozvojové oblasti ve vztahu k poloze R43.

Porovnání koncepčních scénářů a doporučení výsledného

konceptní scénář	hodnocení	doporučení
A	V konečném stavu sítě je scénářem bez rozvoje území. V pojetí pouze etapovém resp. jako výchozí stav pro další rozvoj, lze hodnotit velmi pozitivně. Dosahuje určitého potenciálu, jako etapa v krátkodobém horizontu nabízí kapacitu komunikační sítě a otevírá možnost v hledání optimálního řešení výhledové komunikační sítě.	Koncepční scénář představuje pouze etapu a nikoli plnohodnotné řešení komunikační sítě na území Jihomoravského kraje.
B	Scénář B vykazuje určitý přínos oproti scénáři A, avšak účinnost nových komunikací je nižší než ve scénářích C a D. To znamená, že značná část dopravy (cca 50 % z možného odvedení na kapacitní síť) zůstává na místní síti, efekt „obchvatů“ je tedy cca 50%. Tangenciální systém se jeví jako neúčinný. Na radiálních tazích zůstává značný podíl původní dopravy. Tangenciální systém je založen na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 přes Kraj Vysočina až na D1 je velmi problematická, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Nápojení R55 na dálniční systém v Rakousku je nereálný. Rakouská strana realizačně připravuje stavby ve směru na Mikulov.	Koncepční scénář jako celek má nízkou dopravní účinnost vzhledem k vysoké technické a ekonomické náročnosti a nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Její reálnost je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a Zlínském kraji.
C	Dlouhodobá koncepce komunikační sítě, která vyváženým přístupem řeší odklon dopravy ze stávajících nevyhovujících tahů do nových stop. Cílem je maximální potlačení dopravy v urbanizovaných oblastech – centrálních oblastech měst. Varianta vykazuje velký pozitivní účinek na stávající urbanizovaná území za podmínky splnění hygienických limitů. Nové komunikační propojení vykazují většinou vysoké intenzity, což se může odrazit i v efektivitě dané investice.	Koncepční scénář jak v konečném stavu, tak v případné etapizaci vykazuje potenciál k možnému rozvoji území Jihomoravského kraje a lze ji doporučit jako celek, tak i její jednotlivé segmenty.

konceptní scénář	hodnocení	doporučení
D	Alternativa k variantě C. Liší se pouze ve vedení R55, kde je tedy zcela prokazatelné, že poloha silnice nemá zásadní vliv na její účinnost a ve vedení R43 západně od Brna. V případě oddálení polohy R43 do prostoru Boskovické brázdy je naopak evidentní, že její účinnost klesá o cca 50 %, tedy, že na komunikaci zůstává pouhý tranzit a menší část zdrojové a cílové dopravy. Naopak zbývajících cca 50 % z možného odvedení na kapacitní síť zůstává nadále na místní síti. To snižuje význam nové komunikace a zpochybňuje ekonomickou návratnost investice.	Obecně je tento konceptní scénář příznivější než tzv. nulový stav ve scénáři A, nebo „rozvojová“ varianta ve scénáři B. Na většině území, mimo část brněnské aglomerace, vytváří potenciál pro jeho rozvoj.

Na základě komplexního vyhodnocení a vzájemného porovnání konceptních scénářů A – D z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti, jako nejúčinnější je hodnocen konceptní scénář C.

Konceptní scénář C, vyhodnocený jako nejúčinnější pro rozvoj silniční sítě JMK, je v souladu s koridory kapacitních silnic vymezených v následujících dokumentacích;

Politika územního rozvoje ČR 2008, schválená UV č. 929/2009 Sb.:

- R43 Brno – Svitavy / Moravská Třebová (E461);
- R52 Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen / Rakousko (E461);
- R55 Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien).

Dopravní sektorová strategie, 2. fáze, schválená UV ČR č. 850/2013 Sb.:

- R43 Brno – Staré Město (R35) (opatření řešící nedostatky v síti TEN-T Comprehensive Network);
- R52 Pohořelice – Perná – Mikulov – státní hranice (opatření řešící nedostatky v síti TEN-T Core Network);
- R55 Otrokovice – Břeclav (opatření řešící nedostatky v síti TEN-T Comprehensive Network);
- I/38 křižovatka s II/523 – státní hranice ČR / Rakousko (opatření řešící kapacitní nedostatky na síti silnic).

Koncepce nadřazené silniční infrastruktuře, která vychází z doporučeného konceptního scénáře C, naplňuje priority územního plánování politiky územního rozvoje v bodě (27), tj. „*Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastrukturu těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami*“ a dále v bodě (28) „*Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu...*“.

Konceptní scénář C současně reflektuje na priority územního plánování ZÚR JMK, a to především v bodě (6) „*Vytvářet územní podmínky pro kvalitní dopravní napojení Jihomoravského kraje na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů. Podporovat zejména zkapacitnění dálniční sítě, dostavbu sítě rychlostních*

silnic, přestavbu ostatních silnic I. třídy. Vytvářet podmínky pro zajištění kvalitní dopravní infrastruktury pro propojení Jihomoravského kraje s okolními kraji, státy a dalšími evropskými regiony“.

Koncepční scénář C při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury umožňuje uplatnit dílčí podvarianty, případně etapová řešení. Z tohoto důvodu bylo ve výsledném koncepčním scénáři, kromě invariantních záměrů, prověřeno a vyhodnoceno ještě pět podvariant (C1 – C5), které řeší vytížení sítě v základním koncepčním scénáři C i pro následující dílčí infrastrukturní varianty uspořádání sítě:

- C1 – alternativní řešení obchvatu Kuřimi – vedení tzv. jižním obchvatem;
- C2 – řešení bez R43 a JZT v brněnské aglomeraci, R43 ukončena severním obchvatem Kuřimi dle dokumentace EIA na sil. I/43, JT propojuje síť TEN-T ve spojení: R52 – D2 – D1;
- C3 – řešení bez R43 v brněnské aglomeraci; R43 ukončena jižním obchvatem Kuřimi na I/43, JZT a JT propojuje síť TEN-T ve spojení D1 – R52 – D2;
- C4 – JZT řešena v tzv. „Želešické stopě“;
- C5 – alternativní řešení na jihu brněnské aglomerace, kdy je vypuštěna JZT a JT; síť TEN-T je provázána ve spojení: R52 – D2 – D1.

Výsledky hodnocení dílčích podvariant jsou promítnuty a komentovány vždy u příslušných ploch a koridorů v následující části odůvodnění.

Silniční doprava

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

(k bodům 66 – 70)

R43 Kuřim – Lysice (DS01)

R43 Lysice – Sebranice (DS02)

R43 Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje (DS03)

Rychlostní silnice R43 na území krajů Jihomoravského a Pardubického propojuje dálnici D1 a metropolitní rozvojovou oblast **OB3** Brno s připravovanou rychlostní silnicí R35 (Liberec – Olomouc – Hranice), na území JMK v relaci (Brno –) Kuřim – Sebranice. V úseku Sebranice – Kuřim – Brno (dálnice D1), v návaznosti na silnice I/43 Sebranice – Svitavy, přebírá značnou část každodenních regionálních přepravních vztahů ze stávající dopravně přetížené silnice I/43, která je páteří rozvojové osy republikového významu OS9 s přesahem do Pardubického kraje. V úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje (– Moravská Třebová) zpřístupňuje regionální centrum Boskovice a sídla ve specifické oblasti **N-SOB4** Velkoopatovicko s návazností na koridor R43 na území Pardubického kraje. V PÚR je silnice R43 vymezena jako kapacitní silnice R43 Brno – Svitavy / Moravská Třebová.

V evropských souvislostech, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je kapacitní silnice R43 zařazená do sítě TEN-T, pro kterou jsou stanoveny požadavky na zajištění potřebných parametrů celé sítě. Z hlediska priority je silnice R43 zařazena do skupiny tzv. Comprehensive, u které se mimo jiné předpokládá dokončení sítě a odstranění úzkých míst do r. 2050.

Příprava silnice R43 na území Jihomoravského kraje v minulosti prošla velmi důkladným prověřením z hlediska celkové koncepce uspořádání sítě v severozápadním prostoru Jihomoravského kraje, včetně variantních vedení tras v jednotlivých úsecích Kuřim – Lysice, Lysice – Svitávka a Svitávka – hranice kraje – Svitavy / Moravská Třebová, a variantní polohy R43 v úseku Kuřim – dálnice D1 s napojením na D1.

Záměr silničního propojení dálnice D1 a původně sledované dálnice D35 se v poválečném období Československa vyskytuje v koncepcích rozvoje dálniční a silniční sítě a ve vládních usneseních již od r. 1963. V roce 1987 rozhodla vláda ČSR o změně dálničních tahů na tahy rychlostní, tj. R43, R35 a oba tahy byly zahrnuty do sítě TINA, následně po vstupu do EU do sítě TEN-T. Výstavba rychlostní silnice R43 Troubsko – Linhartice bylo zakotveno v Usnesení vlády ČR ze dne 14. 2. 2001 č. 147 k návrhu Harmonogramu a finančnímu zajištění realizace Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010. Usnesení vlády České republiky ze dne 20. července 2005 č. 989 o změně usnesení vlády ze dne 21. července 1999 č. 741 k Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 navíc stanovilo: „úsek R43 – severní hranice Jihomoravského kraje postupně budovat jako rychlostní silnici v souladu se schválenými územními plány obcí“. V PÚR ČR 2006 schválené dne 17. 5. 2006 usnesením vlády č. 561, byl koridor definován pod bodem (90) R43 s vymezením: Brno – Boskovice – Moravská Třebová (E461). Úkolem bylo: „Prověřit možnosti změn v hierarchii silničních koridorů, a to v mezinárodním měřítku po vybudování R35 a R43. Prověřit možnost vedení koridoru po vybudování kapacitní dopravní komunikace Moravská Třebová – hranice ČR – Wrocław“. V PÚR ČR 2008, schválené usnesením vlády ČR ze dne 20. července 2008 č. 929, je koridor definován pod bodem (121) s vymezením: Brno – Svitavy / Moravská Třebová (E461). Důvodem vymezení je: „Provázání silničních tahů D1 a R35. Zkvalitnění silničního spojení Brno – Svitavy / Moravská Třebová. Součást TEN-T“. Úkolem je: „Prověřit proveditelnost rozvojového záměru“.

Rychlostní silnice R43 je zpracovaná v Dopravní sektorové strategii, 2. fáze, schválené Usnesením vlády ČR ze dne 13. listopadu 2013 č. 850 o Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze.

ZÚR JMK vymezují koridor R43 ve spojení Kuřim – Lysice – Sebranice – Velké Opatovice (hranice kraje) jako veřejně prospěšné stavby (**DS01, DS02, DS03**). Pro koridor R43 v úseku Kuřim – dálnice D1 ZÚR JMK vymezují územní rezervu a ukládají pro prověření změn v území zpracovat územní studii, jejíž součástí bude i prověření variant R43 v úseku dálnice D1 – Kuřim (viz část územní rezervy).

K jednotlivým úsekům R43, vymezeným v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby, podrobněji v následující části.

R43 Kuřim – Lysice (DS01)

V úseku Kuřim – Lysice ZÚR JMK vymezují koridory **DS01** v těchto variantách; var. „Německá“ (A), var. „Malhostovická“ (B), var. „Optimalizovaná MŽP“ (B).

Vymezení koridorů pro varianty „Německou“ (A) a „Malhostovickou“ (B) vychází ze zpracovaných dokumentací: „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2006), „Aktualizace technické studie Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 10/2006) a z podrobné technické studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012), zpracované na základě stanoviska MŽP k posouzení vlivů provedení záměru R43 Kuřim – Svitávka na životní prostředí. Vymezení koridoru pro variantu „Optimalizovanou MŽP“ vychází ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“ (Ing. Kalčík, 2009), pořízené Ministerstvem životního prostředí.

Pro R43 Kuřim – Svitávka, variantu „Německou“ a variantu „Malhostovickou“ v prosinci 2010 MŽP vydalo souhlasné stanovisko, pro variantu „Německou“ za podmínky realizace pouze v případě projekční úpravy této varianty s posunem trasy v blízkosti EVL Malhostovická pecka o cca 50 – 60 m. To je splněno zpracováním výše zmíněné studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012) a zpracováním upraveného průběhu v ZÚR JMK.

- **Varianta „Německá“ (DS01-A)** – koridor vychází z MÚK Kuřim-sever, prochází mezi obcemi Drásov a Malhostovice. V prostoru bezprostředně souvisejícím s EVL Malhostovická pecka je na základě stanoviska MŽP k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a v souladu s návrhem studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012) veden v oddálené poloze od EVL Malhostovická pecka. Koridor přechází přes přírodní památku Krkatá Bába, v projektové dokumentaci je tento úsek technicky řešen estakádou nad PP s vyloučením potenciálního střetu. Dále koridor východně míjí obec Žernovník, ve východní poloze se vyhýbá přírodní památce Čtvrtky za Bořím a končí mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Lysice. Návaznost na nižší silniční síť a obsluhu území v úseku Kuřim – Lysice zajišťují dvě mimoúrovňové křižovatky, a to: MÚK Kuřim-sever (napojení silnice II/385 v koridoru severního obchvatu Kuřimi) a MÚK Lysice (napojení silnice II/377, návazně I/43). Poloha MÚK Lysice byla upřesněna při zpracování výše zmíněné studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012). Oproti jižnější poloze, tj. MÚK Černá Hora, která byla navrhována v předchozích projektových dokumentacích, je MÚK Lysice více oddálená od zastavěného území a umožňuje napojení na silnici I/43 s využitím stávající silnice II/377 bez nutnosti budování nového silničního přivaděče.
- **Varianta „Malhostovická“ (DS01-B)** z hlediska koncepce představuje pouze podvariantu k variantě „Německé“. Koridor se v MÚK Kuřim-sever odklání východně od koridoru var. „Německé“, pokračuje východně Malhostovic, západně míjí Nuzířov a Újezd u Černé Hory a Malou Lhotu. Dále koridor východně míjí obec Žernovník, ve východní poloze se vyhýbá přírodní památce Čtvrtky za Bořím a končí shodně s var. A mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Lysice. Návaznost na silniční síť nižšího řádu a obsluhu území zajišťují shodně s var. **DS01-A** dvě mimoúrovňové křižovatky, a to: MÚK Kuřim-sever (napojení silnice II/385 v koridoru severního obchvatu Kuřimi) a MÚK Lysice (napojení silnice II/377, návazně I/43).
- **Varianta „Optimalizovaná MŽP“ (DS01-C)** – koridor vychází z křižovatky MÚK Kuřim-východ, obce Lipůvka a Lažany míjí západně, Újezd u Černé Hory východně a v krátkém úseku před Černou Horou se dostává do společného koridoru se zbývajících dvěma variantami A a B. Koridor **DS01-C** končí shodně s variantami A a B v MÚK Lysice. Návaznost na silniční síť nižšího řádu a obsluhu území zajišťují shodně dvě mimoúrovňové křižovatky, a to: MÚK Kuřim-východ (napojení silnice II/385, návazně I/43) a MÚK Lysice (napojení silnice II/377, návazně I/43).

Šířka koridorů vymezených v ZÚR JMK pro jednotlivé varianty R43 v úseku Kuřim – Lysice je 400 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy dotčených obcí s možným zúžením na min. šířku 250 m. Pro plochy mimoúrovňových křižovatek je vymezena plocha o poloměru kruhu 400 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy s možným zúžením na min. poloměr kruhu 200 m. Toto vymezení s dostatečnou prostorovou rezervou dává dostatečné předpoklady pro možné zpřesnění

trasy v podrobnější dokumentaci v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic v rámci vymezeného koridoru.

Pro zhodnocení dopravního vytížení a efektivity kapacitní silnice R43 v úseku Kuřim – Lysice s dopadem do navazující sítě jsou využity výsledky modelových stavů – model 2014. Intenzita dopravy dle modelu 2014 pro r. 2035+ pro varianty R43 v úseku Kuřim – Lysice dosahuje hodnoty 22,5 tis. voz. / 24 hod., z toho 3,7 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod. Vzhledem k blízkosti variant není pro rozhodování o výběru výsledné varianty rozhodující vytíženost kapacitní silnice dané varianty, protože její rozdíl nebude zásadní (model 2014 proto simuloval výhledový stav pouze jedinou polohu R43 a to ve variantě **DS01-A**). Z výsledků je možné potvrdit jednoznačnou potřebnost kapacitní silnice, která v jakékoliv variantě bude vždy vykazovat dostatečnou vytíženost a tedy ekonomickou návratnost investice. Kapacitní silnice řeší kritickou dopravní situaci na stávající I/43 v úseku Černá Hora – Kuřim s možným částečným zklidněním dopravy na stávajících průjezdech sídly Lipůvka, Lažany a Černá Hora. Realizace dílčího úseku kapacitní silnice zajistí potřebnou kapacitu dílčího úseku dopravní cesty pro dálkovou i zdrojovou a cílovou dopravu a umožní zkvalitnění přístupnosti a obsluhy přilehlého území severního okraje metropolitní rozvojové oblasti **OB3** Brno v návaznosti na rozvojovou osu **OS9**.

Rozhodujícím kritériem pro potřebnou stabilizaci a možné pokračování v projektové a realizační přípravě R43 jsou především výsledky hodnocení R43 jako celku v úseku dálnice D1 – Kuřim – Lysice (– Sebranice – hranice kraje), a to v tom smyslu, že výsledky modelu 2014 potvrzují, že R43 nelze dlouhodobě ukončit v prostoru Kuřimi bez realizace navazujícího úseku Kuřim – dálnice D1.

Z výsledků modelování podvarianty C3, kdy je simulována realizace R43 pouze v úseku hranice kraje – Lysice – Kuřim a dále je napojena ve směru na Brno prostřednictvím jižního obchvatu Kuřimi s napojením na stávající I/43 (není realizován úsek R43 mezi Kuřimi a dálnicí D1) vyplývají následující zjištění:

Ukončení kapacitní silnice R43 severně od Brna a zavedení veškeré dopravy prostřednictvím stávající I/43 do městského komunikačního systému je tou „nejhorší“ variantou řešení daného problému jako cílového stavu. Zcela fatální dopady bude mít tato varianta na prostor Svitavské radiály (I/43), ulici Hradeckou a především na VMO Brno (silnici I/42) v západním a jihozápadním sektoru. Zde intenzity dosahují velmi vysokých hodnot s negativním dopadem jak do okolí komunikací, tak i do vlastní kapacity systému. Po naplnění kapacity VMO je riziko postupného přenesení části vnitroměstské dopravy z VMO na vnitřní systém města Brna, i když tato doprava by za předpokladu realizace R43 v úseku Kuřim – dálnice D1 VMO využívala. Ukončení R43 v Kuřimi lze především pro město Brno hodnotit jako velmi negativní z dopravně inženýrského i technického hlediska.

Problematika řešení R43 v úseku Kuřim – dálnice D1 bude řešena komplexně v rámci územní studie, uložené těmito ZÚR JMK a tahovou studií, kterou připravuje k zadání MD ČR.

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro rozhodování, specifikovaných v návrhu ZÚR JMK

Pro porovnání variant R43, zpracovaných v následující tabulce, byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v *kap. D. textové části ZÚR JMK* u příslušné varianty a koridoru, zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území.

kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území	hodnocení variant dle vybraných kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách využití území		
	varianta „Německá“ (DS01-A)	varianta „Malhostovická“ (DS01-B)	varianta „Optimalizovaná MŽP“ (DS01-C)
a) přepravní účinnost	- Intenzita dopravy v r. 2035+: 22,5 tis. voz. / den – shodně s var. B a C. - Intenzity dopravy na stávající I/43 v r. 2013 Kuřim – Lipůvka (II/379): 19,3 – 20,1 tis. voz. / den, Lipůvka – Černá Hora: 14,6 – 13,5 tis. voz. / den - Intenzity dopravy na stávající I/43 v r. 2035+ po realizaci R43 hranice kraje – Kuřim; Kuřim – Lipůvka (II/379): 15,5 – 14,2 tis. voz. / den, Lipůvka – Černá Hora: 4,9 tis. voz. / den. - Poloha koridoru v prostoru Kuřimi umožňuje návaznost na R43 v úseku Kuřim – dálnice D1 pouze ve var. vedené Býtýšskou stopou – nejvyšší přepravní účinnost. - Poloha koridoru umožňuje návaznost na obě varianty obchvatu Kuřimi.	- Intenzita dopravy v r. 2035+: 22,5 tis. voz. / den – shodně s var. A a C. - Intenzity dopravy na stávající I/43 v r. 2013 Kuřim – Lipůvka (II/379): 19,3 – 20,1 tis. voz. / den, Lipůvka – Černá Hora: 14,6 – 13,5 tis. voz. / den. - Intenzity dopravy na stávající I/43 v r. 2035+ po realizaci R43 hranice kraje – Kuřim; Kuřim – Lipůvka (II/379): 15,5 – 14,2 tis. voz. / den, Lipůvka – Černá Hora: 4,9 tis. voz. / den. - Poloha koridoru v prostoru Kuřimi umožňuje návaznost na R43 v úseku Kuřim – dálnice D1 pouze ve var. vedené Býtýšskou stopou – snížená přepravní účinnost. - Poloha koridoru neumožňuje návaznost na variantu jižního obchvatu Kuřimi – podmíněno prodloužením trasy jižního obchvatu až do prostoru Chudčic.	- Intenzita dopravy v r. 2035+: 22,5 tis. voz. / den – shodně s var. A a B. - Intenzity dopravy na stávající I/43 v r. 2013 Kuřim – Lipůvka (II/379): 19,3 – 20,1 tis. voz. / den, Lipůvka – Černá Hora: 14,6 – 13,5 tis. voz. / den. - Intenzity dopravy na stávající I/43 v r. 2035+ po realizaci R43 hranice kraje – Kuřim; Kuřim – Lipůvka (II/379): odhad (nebylo modelováno) 16,0 – 14,0 tis. voz. / den, Lipůvka – Černá Hora: 5,5 tis. voz. / den. - Poloha koridoru v prostoru Kuřimi umožňuje návaznost na R43 v úseku Kuřim – dálnice D1 pouze na var. vedenou Býtýšskou stopou – snížená přepravní účinnost. - Poloha koridoru jednoznačně fixuje variantu severního obchvatu Kuřimi, který je svoji polohou částečným severním obchvatem města.
b) návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním potřeb zkvalitnění obsluhy území	- Návaznost na I/43 ve směru na Brno zajištěna z MÚK Kuřim-sever navazujícím severním obchvatem Kuřimi. - MÚK Lysice – vazba na I/43 prostřednictvím krátkého úseku silnice II/377 – shodně s var. B a C.	- Návaznost na I/43 ve směru na Brno zajištěna shodně s var. A z MÚK Kuřim-sever navazujícím severním obchvatem Kuřimi MÚK Lysice – vazba na I/43. - MÚK Lysice – vazba na I/43 prostřednictvím krátkého úseku silnice II/377 – shodně s var. A a C.	- Návaznost na I/43 ve směru na Brno zajištěna z MÚK Kuřim-východ s využitím pouze krátkého úseku severního obchvatu Kuřimi MÚK Lysice – vazba na I/43. - MÚK Lysice – vazba na I/43 prostřednictvím krátkého úseku silnice II/377 – shodně s var. A a B.

kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území	hodnocení variant dle vybraných kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách využití území		
	varianta „Německá“ (DS01-A)	varianta „Malhostovická“ (DS01-B)	varianta „Optimalizovaná MŽP“ (DS01-C)
c) minimalizace negativních vlivů na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví	- Řešeno oddálením koridoru od obytného území sídel (Čebín, Malhostovice). - Z hlediska vlivů na ovzduší, lidské zdraví (hluk) a obyvatelstvo příznivější než var. DS01-B. - Celkově – rozdíly mezi variantami nejsou zásadní a var. DS01-A lze považovat za přijatelnou (za podmínky realizace opatření navržených v hodnocení SEA).	- Řešeno oddálením koridoru od obytného území sídel (Malá Lhota, Újezd u Černé Hory a Malhostovice). - Z hlediska vlivů na ovzduší, lidské zdraví (hluk) a obyvatelstvo nejméně příznivá; celkově – rozdíly mezi variantami nejsou zásadní a var. DS01-B lze považovat za přijatelnou (za podmínky realizace opatření navržených v hodnocení SEA).	- Řešeno oddálením koridoru od obytného území sídel (Malá Lhota, Újezd u Černé Hory a Malhostovice) s využitím terénního reliéfu. - Z hlediska vlivů na ovzduší, lidské zdraví (hluk) a obyvatelstvo nejpříjemnější; celkově – rozdíly mezi variantami nejsou zásadní a všechny var. lze považovat za přijatelné (za podmínky realizace opatření navržená v hodnocení SEA).
d) minimalizace střetů s limity využití území	- PP Krkatá bába - PP Lysicko - migračně významná území - regionální biokoridor a biocentrum - území s archeologickými nálezy (v PD řešeno technickými opatřeními)	- území s archeologickými PP Zlobice, PP Lysicko - migračně významná území - regionální biokoridor a biocentrum - OP 2b. vodního zdroje - území s archeologickými nálezy (v PD řešeno technickými opatřeními)	- území s archeologickými PP Lysicko - migračně významná území - regionální biokoridor - OP 2a a 2b vodního zdroje - území s archeologickými nálezy
výsledek vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj – část SEA	Dle výsledků provedeného hodnocení je jako varianta s nejnižším rozsahem negativních vlivů ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta DS01-C „Optimalizovaná MŽP“. V souhrnném hodnocení vlivů na složky životního prostředí vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly. Zpracovatel SEA proto doporučuje při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také dopravně-inženýrská kritéria.		

Na základě celkového porovnání variant, s přihlédnutím ke stanovisku MŽP k hodnocení EIA, projektant hodnotí varianty „Německou“ a „Malhostovickou“ jako takřka srovnatelné. Z hlediska přepravní účinnosti včetně „otevřenosti“ polohy R43 k navazujícím variantám R43 v úseku Kuřim – dálnice D1, ve vztahu k možnému výběru obou variant obchvatu Kuřimi a s přihlédnutím k výsledkům hodnocení SEA projektant doporučuje jako vhodnější varianta „Německá“.

R43 Lysice – Sebranice (DS02)

ZÚR JMK vymezují invariantní koridor R43 Lysice – Sebranice, navazující v MÚK Lysice na koridor DS01 Kuřim – Lysice ve variantách A, B a C. V minulosti byly v úseku Lysice / Sebranice – hranice kraje – R35 (Svitavy) prověřovány koncepční varianty západní s napojením na prostor Svitav, které za podpory MŽP vycházely z návrhů diplomové práce Petra Poláka z r. 2007. Z prostoru Černé Hory byla

v kategorii R43 sledována varianta, která procházela ve zcela nové stopě mimo oblast s významnější sídelní strukturou a koncentrací bydlení či ekonomických aktivit, západně od Kunštátu a Rozseče u Kunštátu, východně od Olešnice s přechodem na území Pardubického kraje východně od Kněževsi a napojením na R35 západně od Svitav. Přestože v koridoru byly sledovány křižovatky MÚK Lysice, MÚK Bedřichov, MÚK Rozseč u Kunštátu, MÚK Kněževs, využitelnost pro obsluhu území byla vyhodnocena jako minimální. Tato varianta byla v minulosti ze strany MŽP vyhodnocena jako nejméně výhodná a nebyla již pro další sledování doporučena (podrobněji k dalším variantám R43 vedeným ve směru na Svitavy a podporovaným MŽP; viz dále R43 úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje).

Vymezení invariantního koridoru R43 v úseku Lysice – Sebranice vychází ze zpracovaných dokumentací „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2006), „Aktualizace technické studie Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 10/2006) a z podrobné technické studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012), zpracované na základě stanoviska k Hodnocení vlivů stavby R43 Kuřim – Svitávka na životní prostředí (2007).

Koridor R43 Lysice – Sebranice, navazující na koridor R43 **DS01** Kuřim – Lysice, je veden od MÚK Lysice východně od Lysic a Drnovic do prostoru severozápadně od Skalice nad Svitavou, s ukončením jihozápadně od MÚK Sebranice. Návaznost na nižší silniční síť a obsluhu přilehlého území rozvojové osy **OS9** zajišťují MÚK Lysice (napojení silnice II/377, návazně I/43) a MÚK Sebranice (napojení silnic I/19, I/43 v nových trasách dílčích přeložek).

Šířka koridoru vymezená v ZÚR JMK je 400 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy dotčených obcí s možným zúžením na min. šířku 250 m. Toto vymezení s dostatečnou prostorovou rezervou dává dostatečné předpoklady pro možné zpřesnění trasy v podrobnější dokumentaci, v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, v rámci vymezeného koridoru.

Pro zhodnocení dopravního vytížení a efektivity kapacitní silnice R43 v úseku Lysice – Sebranice s dopadem do navazující sítě jsou využity výsledky modelových stavů – model 2014. Intenzita dopravy na R43 dosahuje v tomto úseku dle modelu 2014 pro r. 2035+ hodnoty 20,3 tis. voz. / 24 hod., z toho 3,3 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod. Zprovoznění R43 v úseku Lysice – Sebranice je výrazně zklidněná doprava na stávající silnici I/43, která v roce 2035+ dosahuje hodnot 2,8 – 2,5 tis. voz. / den (intenzita dopravy v r. 2013; 12,0 – 12,4 tis. voz. / den). Výsledky modelu dokumentují vysokou dopravní účinnost kapacitní silnice, jejíž šířkové uspořádání odpovídá požadované úrovni kvality dopravy dle ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic.

R43 Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje (DS03)

ZÚR JMK vymezují invariantní koridor R43 Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje, navazující západně od MÚK Sebranice na koridor předchozího úseku Lysice – Sebranice.

V minulosti byla v úseku Sebranice – hranice kraje (– R35) ŘSD ČR prověřována řada variant, z nichž následně byla ŘSD ČR doporučena varianta s přechodem na území Pardubického kraje v prostoru Velkých Opatovic. Dokumentace EIA k záměru rychlostní silnice R43 v úseku Svitávka – Staré Město byla v říjnu 2008 vrácena MŽP předkladateli, tj. ŘSD ČR k přepracování s tím, že bylo předloženo invariantní řešení, které je sice v souladu s vydanými ZÚR Pardubického kraje a územně plánovací dokumentací jednotlivých dotčených obcí na území Jihomoravského kraje, avšak různá občanská sdružení a ekologičtí aktivisté požadovali v rámci zjišťovacího řízení posoudit v procesu EIA i jednotlivé varianty R43, vedené směrem na Svitavy podle návrhů diplomové práce Petra Poláka

z r. 2007. Tato varianta západní (MŽP) se v kategorii R43 odklání od trasy R43 sledované technickou studií Kuřim – Sebranice dle návrhu HBH Projektu Brno v prostoru Sebranic. Odtud dále pokračuje východně Svitávky, Letovic a Deštné. V prostoru Horního Smržova přechází na území Pardubického kraje s napojením na R35 v prostoru Svitav. Protože tato práce nesplňovala náležitosti projektové dokumentace ve stupni vyhledávací studie dle Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací dle směrnice MD ČR platné od 1. 2. 2007, neřešila ani střety s ochranou přírody a krajiny a nebyla ani projednána s dotčenými orgány, pro možné další zhodnocení a rozhodování vyžadovala zpracování sledované trasy dle diplomové práce v úrovni vyhledávací studie.

Prověření této koncepční varianty jako součásti koridoru R43 Brno – Svitavy / Moravská Třebová (E461) bylo uloženo MD ČR v součinnosti s MŽP, Pardubickým a kraji Jihomoravským a Pardubickým v Politice územního rozvoje ČR 2008 úkolem: „Prověřit proveditelnost rozvojového záměru“. Komplexní prověření bylo zpracováno v úrovni vyhledávací studie „Rychlostní silnice R43 Černá Hora – (Svitávka) – Svitavy (Litomyšl) R35, zadané ŘSD ČR a zpracované firmou HBH Projekt, s. r. o., v r. 2010. Technicky zpracovaná navrhovaná trasa v úsecích, tj. Svitávka – Březová nad Svitavou a Březová nad Svitavou – Opatovec (R35) s možnou etapizací a podvariantami byla posouzena z hlediska dopravně inženýrského (CityPlan, s. r. o.), geologických poměrů, těžební činnosti v území, hydrogeologických poměrů, současného a budoucího využití území, ochrany přírody a krajiny a životního prostředí, urbanistických charakteristik i z hlediska dopravních vazeb a návazností na přilehlé území. Z výsledků komplexního prověření trasy v rámci vyhledávací studie vyplývají následující zásadní závěry:

- dopravně inženýrské posouzení prokázalo, že varianta ŘSD je z dopravního hlediska výhodnější než varianta západní (MŽP) a potvrdilo, že závlak varianty ŘSD směřující na Moravskou Třebovou (R35) neznevýhodňuje variantu ŘSD ve směru na Pardubice oproti variantě západní (MŽP);
- technické řešení varianty západní (MŽP) je z důvodu členitého terénního reliéfu velmi náročné a neumožňuje ani potřebnou dopravní obsluhu přilehlého území;
- trasa vykazuje zásadní střety s ochranou životního prostředí, kterými jsou především střety s ochranným pásmem II. stupně březovského vodního zdroje, který slouží pro zásobování města Brna (90% odběru z březovského vodovodu); dle vyjádření Brněnských vodovodů a kanalizací a. s. je nepřijatelné vedení trasy R43 tímto územím (podmíněno hledáním náhradního zdroje pitné vody pro město Brno), které tvoří významnou surovinu pro výrobu žáruvzdorných hmot; zásah je dle vyjádření Obvodního báňského úřadu v Trutnově a zamítavého stanoviska těžební společnosti neakceptovatelný a podmíněný odepsáním zásob nerostných surovin v k. ú. Horní Smržov;
- s variantou západní (MŽP) zásadně nesouhlasí obec Svitávka, města Letovice a Velké Opatovice;
- v porovnání stavebních nákladů varianty západní (MŽP) oproti variantě ŘSD je varianta západní (MŽP) o cca 13 % dražší.

Výsledky vyhledávací studie prokázaly, že varianta západní (MŽP) s napojením na R35 v prostoru Svitav nepředstavuje oproti variantě ŘSD žádné výrazné zlepšení, spíše naopak. Z hlediska střetů s ochranným pásmem vodních zdrojů II. stupně březovského vodovodu a dobývacím prostorem Březinka se jedná o variantu neprůchodnou. Na základě výsledků studie prověření varianty západní (MŽP) a dle dohody MD a MŽP z dne 16. 9. 2010 tato varianta nepředstavuje oproti variantě ŘSD na

Moravskou Třebovou zlepšení. MD a MŽP doporučují i nadále sledovat variantu R43, vedenou směrem k R35 s napojením v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Tímto rozhodnutím byl současně ze strany MD ČR splněn úkol z PÚR ČR 2008, uložený MD ČR v součinnosti s MŽP ČR a kraji Jihomoravským a Pardubickým.

Na základě tohoto výsledku ZÚR JMK vymezují v úseku Sebranice – Vanovice – Velké Opatovice (hranice kraje) invariantní koridor, na hranici krajů Jihomoravského a Pardubického navazující na koridor R43 stabilizovaný ve vydaných ZÚR Pardubického kraje.

Průchod trasy a vymezení koridoru R43 v úseku Svitávka – Sudice bylo prověřeno a upřesněno územní studií „Územní studie silnice R43 v úseku Svitávka – Sudice, 2. etapa“ (AF City Plan, s. r. o., 03/2014), pořízené Jihomoravským krajem. Územní studie v daném úseku (kromě „varianty HBH“) prověřila další 3 varianty vedení a polohy kapacitní silnice R43 včetně mimoúrovňové křižovatky u Sebranic a to s ohledem na požadavky obcí Chrudichromy a Sudice na zmenšení vlivu dopravy na zastavěná území obcí. Na základě prověření variant, včetně jejich vyhodnocení na životní prostředí, studie vymezila společný koridor pro všechny tři varianty R43 včetně alternativního řešení MÚK Sebranice jako podklad pro zapracování do ZÚR JMK. Takto vymezený koridor umožňuje realizovat jakoukoliv ze tří prověřovaných variant (koridor představuje obalovou křivku všech třech variant). Koridor je veden v převážném rozsahu v nezastavěném území a respektuje zastavitelné plochy přilehlých sídel tak, že neomezuje jejich rozvoj. Nově je řešena i koncepce MÚK Sebranice tak, aby byl odstraněn zásah do zastavěného území obce Svitávka (zásah – varianta HBH).

Koridor R43 v úseku Sebranice – Vanovice – Velké Opatovice (hranice kraje) je v úseku Sebranice – Vanovice vymezen v proměnlivé šířce 200 – 370 m obsahující i plošné nároky pro rozvinutí MÚK Sebranice. V úseku Vanovice – Velké Opatovice (hranice kraje) je koridor vymezen v šířce 400 m, pro MÚK Vanovice a MÚK Velké Opatovice s kruhem o poloměru 400 m. Takto vymezený koridor je dostatečný pro možné upřesnění trasy v normových parametrech i v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, včetně všech souvisejících staveb v rámci koridoru.

Intenzita dopravy dle modelu 2014 pro r. 2035+ dosahuje v úseku Sebranice – hranice kraje hodnoty 12,5 – 11,6 tis. voz. / 24 hod., z toho 2,0 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.

Záměr R43 je zakotven v Dopravní sektorové strategii, 2. fáze a obsažen v Prioritě 3 Rozvoj páteřní infrastruktury a dopravního napojení kraje v dokumentu „Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020“.

Navrhovaný koridor v úseku Kuřim – Lysice – Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23): *„Vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury“*, dále priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b) a (7a), které sledují především: *„... vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce“*. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v odstavci (6): *„... vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů“*. Návrh R43 v úseku Kuřim – Lysice (– Sebranice) současně napomáhá redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy a omezuje tak jeho rozvoj.

(k bodům 71 – 72)

Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko (DS04)

Rychlostní silnice R52 je v přeshraničních souvislostech součástí spojení Brno – Mikulov – Wien, v regionálních souvislostech zpřístupňuje a obsluhuje jižní část metropolitní rozvojové oblasti **OB3** Brno a sídla v rozvojové ose nadmístního významu **N-SO2** Vídeňská včetně subregionálních center Pohořelice a Mikulov. V návaznosti na silnici I/53 v Pohořelicích se spolupodílí na zpřístupnění prostoru Znojemska. Realizovaná v parametrech R je v úseku Rajhrad – Pohořelice (I/53).

V evropských souvislostech, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je kapacitní silnice R52 zařazená do sítě TEN-T Core, u které se mimo jiné předpokládá dokončení sítě a odstranění úzkých míst do r. 2030. V PÚR je silnice vymezena jako kapacitní silnice R52 Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen / Rakousko (E461). Usnesením vlády ČR č. 713/2010 Sb. o změně usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace Pohořelice – státní hranice s Rakouskou republikou je potvrzeno propojení rychlostní silnice R52 na území České republiky a dálnice A5 na území Rakouské republiky na česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen.

Současný stav přípravy a procesu plánování jednotlivých staveb státní silnice A5 Schrick – Drasenhofen na území Rakouské republiky (zdroj: Asfinag z 6. 9. 2011) sleduje následující harmonogram:

- stavba Schrick – Poysbrunn; připravováno jako pokračování A5;
- stavba Poysbrunn – Staatsgrenze Drasenhofen; v 1. etapě připravováno jako dvoupruhová komunikace s obchvatem Drasenhofenu s výhledem 2. etapy v kategorii dálnice A5 dle postupu výstavby R52 v České republice;
- zahájení stavby Schrick – Poysbrunn v r. 2013;
- zahájení stavby Poysbrunn – Staatsgrenze Drasenhofen v r. 2015/16;
- dokončení stavby Schrick – Poysbrunn v r. 2016/17;
- dokončení stavby Poysbrunn – Staatsgrenze Drasenhofen v r. 2017/18.

Příprava rychlostní silnice R52, součást spojení Brno – Wien, má dlouhodobý vývoj spojený s prověřováním řady variant. Poprvé v poválečném období byla příprava rychlostní silnice R52 potvrzena vládním rozhodnutím v roce 1987. V roce 1996 byly dokončeny první dva úseky Rajhrad – Modřice a Modřice – Pohořelice. V úseku Pohořelice – hranice s Rakouskem byly v koordinaci s rakouskou stranou prověřovány variantní trasy s polohou přechodového místa mezi českou a rakouskou stranou v úseku mezi Novým Přerovem a Mikulovem. Návrh na vedení R52 prostorem Nového Přerova byl následně odmítnut a oběma stranami byl potvrzen hraniční přechod Mikulov / Drasenhofen. Rychlostní silnice R52 byla zakotvena v UV č. 741/1999 Sb. k Návrhu rozvoje dopravních sítí v ČR do r. 2010 a připravena k zahájení postupné projektové a realizační přípravy. Rakouská strana schválila tento záměr v roce 1999 zákonem a zahájila projektovou a posléze realizační přípravu dálnice A5 Wien – Schrick – Poysbrunn – Drasenhofen s napojovacím bodem R52 a A5 v prostoru Mikulov / Drasenhofen. Na základě zmíněného usnesení vlády ČR z roku 1999 byla v r. 2000 ŘSD ČR pořízena vyhledávací studie, která prověřila průchodnost územím mezi Pohořelicemi a Mikulovem směrově dělenou čtyřpruhovou rychlostní silnicí v pěti variantách „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov / Drasenhofen“ (HBH Projekt, s. r. o., 2000). Projednání studie bylo uzavřeno tím, že byly vybrány dvě varianty, tj. „Základní ŘSD“ a „Alternativní, západní“, které byly

posléze předmětem hodnocení vlivů stavby na životní prostředí (EIA), třetí variantu, tj. „alternativa Břeclav“, všechny zúčastněné strany kromě MŽP ČR odmítly akceptovat. Posouzení EIA byla vybrána výsledná varianta „Základní ŘSD“ (**DS04-A**), na kterou bylo dne 13. 5. 2005 vydáno souhlasné stanovisko MŽP k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Ta byla postupně rozpracována v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí a v roce 2014 dále upřesněna tahovou studií pořizenou MD ČR: „Technicko-ekonomická studie v úseku R52 Pohořelice – státní hranice ČR / Rakousko“ (PK Ossendorf, a. s., 04/2014).

Poloha přechodového místa mezi R52 a A5 na česko-rakouské hranici byla stvrzena Dohodou mezi Rakouskou spolkovou vládou a vládou České republiky o propojení rakouské dálnice A5 a české rychlostní silnice R52 podepsanou 23. ledna 2009 ve Vídni. Dokument vymezuje místo propojení české a rakouské dálniční sítě v katastrálním území obcí Mikulov a Drasenhofen.

Ze strany některých ekologických iniciativ je pro spojení Brno – Wien dlouhodobě prosazováno využití již realizované dálnice D2 Brno – MÚK Břeclav s napojením na obchvat Břeclavi v kategorii rychlostní silnice „R“, s pokračováním přes Poštornou a Reintal v trase silnice B47 s napojením na dálnici A5 v prostoru Wilfersdorfu. Tato varianta byla prověřována i v rámci dokumentace „Komparativní studie R52 a R55“ (DHV ČR, s. r. o., 2008) s doporučením k realizaci var. R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko (Menší negativní vlivy na ŽP, ekonomicky příznivější dle hodnocení CBA, z dopravně inženýrského hlediska lepší dopravní funkce, nižší investiční náklady).

Tento koncepční scénář byl v průběhu zpracovávání návrhu ZÚR JMK prověřován prostřednictvím již zmíněné dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ – etapy A, B a C. Pozornost byla mimo jiné soustředěna na zjišťování vytížeností a efektivity sítě včetně dopadů na silnici I/52 – R52 v jednotlivých koncepčních scénářích A – D (viz předešlá část odůvodnění).

Dle prověření variant v rámci zmíněného dokumentu jsou teoreticky možné tři varianty řešení R52 – I/52, které byly i modelově posuzovány. **Koncepční scénář A** – řešení bez rozvoje komunikační sítě a tedy se zachováním stávajícího systému silnic I. třídy (I/52, I/55 či I/43) a to i přesto, že lze předpokládat přivedení polovičního profilu A5 po státní hranici v prostoru Drasenhofen / Mikulov v období let 2017 – 2018. Naznačený je pouze obchvat města Mikulova. **Koncepční scénář B** – rozvojový Ing. Strnad – představuje tzv. tangenciální koncepci v podobě dvou tangent vedených po okrajích Jihomoravského kraje, a to v podobě R38 (západní tangenta), která vede od dálnice D1 ve spojení Jihlava – Znojmo – hranice ČR / Rakousko a R55 vedené od Kroměříže a Otrokovic ve spojení Veselí nad Moravou – Rohatce – Břeclav – Poštorná – hranice ČR / Rakousko. Silnice I/52 je zachována ve stávající stopě a uspořádání včetně průtahu Mikulovem. Koncepční scénář B s sebou přináší následující požadavky a nároky, kvůli kterým není nadále v ZÚR JMK sledována:

- Změna dopravních koncepcí v Rakousku a v Kraji Vysočina.
- Silnice I/52, resp. sledovaná R52 je součástí sítě TEN-T Core. Varianta B by vyžadovala změnu trasování transevropské sítě TEN-T.
- I kdyby byly předchozí body realizovatelné, problémem zůstává vlastní příprava „tangent R38 a R55“. Intenzity na převážném úseku pomyslné R38 a hraniční části R55 (Břeclav – státní hranice) nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do systému „R“.

Koncepční scénáře C a D pak představují varianty sítě s rychlostní silnicí R52 v úseku Mikulov – Pohořelice v koordinaci s návazností na dálnici A5 as R55 v úseku Břeclav (D2) – hranice Zlínského kraje.

Z dopravně-inženýrského hlediska, bez ohledu na kategorii silnice č. 52 lze konstatovat, že neexistuje žádný rozdíl mezi koncepčními scénáři A a C, D. Intenzity jsou shodné – atraktivita tahu č. 52 v úseku Mikulov – Pohořelice je zcela nezávislá na charakteru komunikace. Opačně to je z hlediska vlastní kapacity komunikace, bezpečnosti dopravy a ochrany životního prostředí. V případě varianty A lze dle výsledků modelu 2014 předpokládat v r. 2035 intenzity dopravy na stávající silnici I/52 v úseku Pohořelice – Mikulov v rozmezí hodnot 20,5 – 19,3 tis. voz. / 24 hod. To představuje již před rokem 2035 naplnění kapacity stávající silnice ve špičkových obdobích a tudíž i zásadní zhoršení bezpečnosti silničního provozu. Jediné zlepšení se dá realizovat přestavbou současného stavu na bezpečnou komunikaci. To stejné platí i pro ochranu životního prostředí, kdy výstavbou nové komunikace lze plnit požadované hygienické limity a požadavky. Realizace R38 ve scénáři B sice oproti scénáři A (bez rozvoje) mírně snižuje intenzity dopravy na stávající silnici I/52 v daném úseku, ale jeví se jako velmi nereálná. Navíc realizace rychlostní silnice R38 přes Vysočinu s vedením ve volné krajině je podstatně náročnější stavbou než realizace R52, která vede v převážné míře ve stávající stopě I/52. Ani silnice R55 nemá zásadní vliv na intenzity dopravy na I/52, snížení dopravy je minimální. Z dopravně-inženýrského pohledu lze jednoznačně doporučit koncepční scénáře C a D.

Na základě výsledků prověřování koncepčních scénářů uspořádání nadřazené silniční sítě kraje a v souladu s výše uvedenými dokumenty jsou v ZÚR JMK vymezeny dvě varianty koridoru kapacitní silnice R52 ve spojení Pohořelice – Mikulov, a to: var. „Základní ŘSD“ (**DS04-A**) a var. „Alternativní, západní“ (**DS04-B**) v ZÚR JMK. Koridor DS04 je v přechodovém místě na hranici ČR / Rakousko stabilizován v invariantní stopě v návaznosti na postupně realizovanou a připravovanou A5. Varianta „Alternativní, západní“, která byla na základě výsledků procesu EIA a stanoviska MŽP opuštěna, je v ZÚR JMK v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů komplexně prověřena v rámci vyhodnocení udržitelného rozvoje území porovnána s var. „Základní ŘSD“. Podrobněji k jednotlivým variantám kapacitní silnice R52.

Varianta R52 „Základní ŘSD“ (DS04-A) – koridor v souladu s aktuálně zpracovanou dokumentací „Technicko-ekonomická studie v úseku R52 Pohořelice – státní hranice ČR / Rakousko“ z r. 2014 navazuje ve stávající MÚK Pohořelice-jih na již provozovaný úsek R52 Rajhrad – Pohořelice, dále je veden jako kapacitní silnice v koridoru stávající silnice I/52 do prostoru Pasohlávek, kde přechází Horní nádrž vodního díla Nové Mlýny a směřuje západním obchvatem Mikulova na hranici ČR / Rakousko. Napojovací bod je dohodnutý s Rakouskou stranou a je stabilizován. Návaznost na silniční síť nižšího významu a obsluha území je zajištěna mimoúrovňovými křižovatkami (Pohořelice-jih), Ivaň, Perná, Mikulov-sever, Mikulov-jih. Součástí koridoru jsou i dílčí úseky nově navrhovaných doprovodných komunikací. Koridor R52 ve variantě „Základní ŘSD“ má na základě výsledků procesu EIA platné souhlasného stanoviska MŽP k hodnocení EIA, z něhož pro navazující přípravnou dokumentaci vyplývá splnění následujících podmínek, které jsou ve stanovisku přesně specifikované:

- ochrana sídel a obyvatelstva,
- ochrana vod,
- ochrana půdy,
- ochrana rostlin, živočichů a ekosystémů,
- ochrana vlivů na krajinu,

- zohlednění podmínek nakládání s odpady,
- ochrana památek,
- další opatření v jednotlivých úsecích.

Vymezení koridoru v šířce 200 m s rozšířením pro plochy MÚK (kruhová výseč o poloměru 180 – 350 m) vychází z výše zmíněné studie, která byla po dohodě s MD ČR poskytnuta zpracovateli ZÚR JMK. Šířkové vymezení koridoru a ploch MÚK bylo potvrzeno projektantem výše zmíněné technicko-ekonomické studie, která je zpracována na základě stanoviska MŽP a již reflektuje na podmínky stanoviska. Koridor včetně ploch pro MÚK je vymezen tak, že zahrnuje územní nároky pro související stavby včetně doprovodných komunikací – silnice II/395, které jsou řešeny variantně v technicko-ekonomické studii jako součást stavby v souběhu s vlastní trasou R52.

Intenzita dopravy na R52 dle modelu 2014 pro r. 2035+ v dílčích úsecích dosahuje následující hodnot:

- úsek Pohořelice – Dolní Dunajovice: 20,4 – 17,7 tis. voz. / 24 hod., z toho 3,8 – 3,4 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.,
- úsek Dolní Dunajovice – Mikulov: 15,7 tis. voz. / 24 hod., z toho 3,1 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.,
- úsek Mikulov – státní hranice: 8,7 tis. voz. / 24 hod., z toho 2,6 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.

Varianta R52 „Alternativní západní“ (DS04-B) – koridor společně s variantou „Základní ŘSD“ navazuje na již provozovaný úsek R52 Rajhrad – Pohořelice ve stávající MÚK Pohořelice-jih, dále je veden jako kapacitní silnice v koridoru stávající silnice I/52 do prostoru Nové Vsi, kde se od společného koridoru s var. „Základní 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. „Základní ŘSD“ v MÚK Mikulov-sever a dále ve společném koridoru se západním obchvatem Mikulova a ukončením v přechodovém bodě dohodnutém s Rakouskou republikou. Návaznost na silniční síť nižšího významu a obsluha území je v této variantě zajištěna mimoúrovňovými křižovatkami; Nová Ves, Pasohlávky, Brod nad Dyjí, Březí, Mikulov-západ.

Vymezení variantního koridoru **DS04-B** v ZÚR JMK o základní šířce 400 m s rozšířením v plochách MÚK je s ohledem na zastavěné území a zastavitelné plochy dotčených obcí redukováno na min. šířku koridoru 250 m a min. poloměr kruhu pro MÚK 200 m. Takto vymezený koridor odpovídá míře studijního prověření této trasy R52 vedené dle vyhledávací studie z r. 2000 v oddálené poloze mimo vodní nádrž Nové Mlýny a umožňuje případné umístění trasy v souladu s požadavky ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic v rámci vymezeného koridoru.

Intenzita dopravy na R52 dle modelu 2014 pro r. 2035+ nebyla pro oddálenou variantu R52 sledována. Přesto lze předpokládat, že z důvodů oddálení polohy od stávajícího přímého vedení stávající silnice I/52 bude jeho vytíženost silnice v této variantě výrazně snížena.

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro rozhodování

Pro porovnání variant R52, zpracovaných v následující tabulce, byla využita kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v *kap. D. textové části ZÚR JMK* u příslušné varianty a koridoru, zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území.

kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území	hodnocení variant dle vybraných kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách využití území	
	varianta „Základní ŘSD“ (DS04-A)	varianta „Alternativní, západní“ (DS04-B)
a) Přepavní účinnost	- Intenzita dopravy v r. 2035+: 20,4 – 8,7 tis. voz. / den - kapacitní silnice v relaci (Brno –) Mikulov – hranice ČR / Rakousko v jednom koridoru efektivně zajistí přenos jak dálkových vztahů, tak zdrojových a cílových vztahů v návaznosti na osídlení a rekreační aktivity v rozvojové ose N-OS2 Vídeňská	- Intenzita dopravy v r. 2035+: nebyla v modelu 2014 sledovaná, odborným odhadem lze předpokládat cca 75 % intenzity - odklon variantního koridoru západním směrem může způsobit jeho omezenou přepravní využitelnost především pro regionální vztahy a ponechání výraznějšího objemu dopravy na stávající I/52
b) Návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním potřeb zkvalitnění obsluhy území	- obsluha území zajištěna doprovodnou komunikací II/395 v celé délce - nápojení R52 na nižší silniční síť umožněno mimoúrovňovými křižovatkami: Pohořelice-jih, Ivaň, Perná, Mikulov-sever, Mikulov-jih	neomezená obsluha území zajištěna stávající silnicí I/52, v novém koridoru R52 mimoúrovňovými křižovatkami: Pohořelice-jih (I/53), Nová Ves, Pasohlávky, Brod nad Dyjí, Březí, Mikulov-sever, Mikulov-jih
c) Minimalizace negativních vlivů na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví	- poloha koridoru vedeného v dostatečném odstupu od obytné zástavby minimalizuje negativní vliv na životní prostředí a lidské zdraví - dle závěrů tahové studie kapacitní silnice eliminuje nehodovost na daném úseku, především ve vztahu k místnímu a motorovému provozu, vytváří předpoklady k ochraně životního prostředí (snížené vedení nivelety R52, ekodukty, obchvat města Mikulova atd.)	poloha koridoru je vedená v převážném rozsahu v dostatečném odstupu, kromě zásadního přiblížení se k obytnému území obcí Březí a Brod nad Dyjí včetně umístění MÚK – podmíněno protihlukovými opatřeními – snížení kvality bydlení
d) Minimalizace střetů s limity využití území	- dobývací prostor, CHLÚ Dolní Dunajovice - CHKO Pálava - PR Věstonická nádrž - EVL Mušovský luh, PO Pálava, Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny - mokřady dolní Podýjí - ochranné pásmo vodního zdroje II. stupně - záplavové území Q₁₀₀ toku Jihlava - střety řešeny a minimalizovány ve studii z r. 2014 celou řadou komplexních opatření jako podmínka souhlasného stanoviska MŽP k hodnocení EIA	- CHKO Pálava - PR Šibeník - PO Pálava - ochranné pásmo vodního zdroje II. stupně - ochranné pásmo vodního zdroje 2a a 2b stupně - záplavové území Q₁₀₀ toku Dyje, aktivní zóna záplavového území
Výsledek vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj – část SEA	Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta DS04-A „Základní ŘSD“. Zpracovatelé SEA doporučují při výběru výsledné varianty zohlednit vedle environmetálních kritérií také ostatní kritéria, především dopravně-inženýrská.	

Na základě celkového porovnání obou variant, s přihlédnutím ke stanovisku MŽP k hodnocení EIA, projektant doporučuje dále sledovat variantu „Základní ŘSD“, která je z hlediska přepravní účinnosti a vytíženosti výrazně příznivější, vhodně využitelná jak pro dálkovou tak regionální zdrojovou a cílovou dopravu. Varianta „Základní ŘSD“ svým vedením ve stopě stávající I/52 minimalizuje zásahy do volné krajiny.

Rychlostní silnice R52 je zakotvena v Dopravní sektorové strategii, 2. fáze a obsažena v Prioritě 3 Rozvoj páteřní infrastruktury a dopravního napojení kraje v dokumentu „Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020“. Její příprava jako R52 ve spojení Pohořelice – Mikulov – státní hranice ČR / Rakousko je potvrzena Usnesením vlády ČR č. 713/2010, o změně usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní silnice pozemní komunikace v úseku Pohořelice – státní hranice s Rakouskou. Záměr je obsažen v Prioritě 3 Rozvoj páteřní infrastruktury a dopravního napojení kraje v dokumentu „Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020“.

Navrhovaný koridor R52 naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury, dále priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b) a (7a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce a dále prioritu územního plánování ZÚR JMK v odstavci (6), především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů.

Koridor R52 je páteřní dopravní osou rozvojové osy nadmístního významu **N-OS2** Vídeňská, ve které je uplatněn požadavek na vytváření územních podmínek pro rozvoj obcí s výraznou vazbou na dopravní osu (Brno –) Pohořelice (– Vídeň), z čehož vyplývají i požadavky na kapacitu a upravenost silničního tahu, který je součástí sítě TEN-T Core s předpokladem dokončení jeho přestavby do r. 2030.

(k bodům 73 – 76)

R55 Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec (DS05)

R55 Rohatec – Hodonín – Břeclav (DS06)

Rychlostní silnice R55 na území Jihomoravského kraje je součástí dálkového tahu Olomouc – Přerov – Staré Město – Břeclav (D2). V republikových souvislostech propojuje kapacitní silnici R35, dálnici D1 a dále přes oblast Pomoraví dálnici D2. V úseku (Otrokovice –) Veselí nad Moravou – Hodonín – Břeclav přebírá značnou část každodenních regionálních přepravních vztahů ze stávající dopravně přetížené silnice I/55, která je páteří republikové rozvojové osy **OS11** Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – hranice ČR / Rakousko. V souladu s PÚR je silnice R55 vymezena jako kapacitní silnice R55 Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien). V evropských souvislostech, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je kapacitní silnice R55 zařazená do sítě TEN-T, pro kterou jsou stanoveny požadavky na zajištění potřebných parametrů celé sítě. Z hlediska priority je silnice R55 zařazena do skupiny tzv. Comprehensive, u které se mimo jiné předpokládá dokončení sítě a odstranění úzkých míst do r. 2050.

Záměr vedení kapacitní silnice R55 Pomoravím a jihovýchodním prostorem Jihomoravského kraje má dlouhou historii. Jako čtyřpruhová silnice R55 v úseku Olomouc – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – státní hranice byla potvrzena Usnesením vlády ČSSR č. 286/1963 Sb., později jako rychlostní silnice R55 byla schválena usnesením vlády ČR č. 741/1999 Sb., k Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010. V tomto dokumentu je kapacitní silnice sledována v úseku Olomouc – Přerov

– Hulín – Břeclav v kategorii R s postupnou výstavbou v závislosti na růstu intenzit a finančních možnostech, v úseku Břeclav – státní hranice s Rakouskem je uloženo řešit v závislosti na výsledcích jednání s rakouskou stranou (expertní komise ČR – Rakousko; propojení Brno – Wien s využitím R55 × R52). PÚR ČR 2008 pro vymezenou kapacitní silnici R55 uložila Ministerstvu dopravy v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí a krajem Jihomoravským prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice (podrobněji viz odůvodnění kapacitní silnice R52). Pro výsledný návrh ukončení R55 je rozhodující usnesením vlády ČR č. 713/2010 Sb. o změně usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace Pohořelice – státní hranice s Rakouskou republikou. Zmíněné usnesení, kromě toho že potvrdilo propojení rychlostní silnice R52 na území České republiky a dálnice A5 na území Rakouské republiky na česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen, potvrdilo i konečnou podobu obchvatu Břeclavi, která bude realizována ve dvoupruhovém uspořádání. Tímto usnesením je potvrzeno ukončení kapacitní silnice R55 na dálnici D2 (MÚK Břeclav).

Rychlostní silnice R55 je zpracovaná v Dopravní sektorové strategii, 2. fáze, schválené Usnesením vlády ČR ze dne 13. listopadu 2013 č. 850 o Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze.

Na území sousedního Zlínského kraje je koridor stabilizován a vymezen jako veřejně prospěšná stavba ve vydaných ZÚR Zlínského kraje. V současné době probíhá postupná realizace a projektová a územní příprava dílčích staveb kapacitní silnice R55 s přechodem na území Jihomoravského kraje v prostoru Moravského Písku. Kapacitní silnice je pro projektovou a následně realizační přípravu rozdělena na jednotlivé stavby, na území Jihomoravského kraje na šest staveb:

- 5508 Staré Město – Moravský Písek,
- 5509 Moravský Písek – Bzenec,
- 5510 Bzenec – Bzenec, Přívoz,
- 5511 Bzenec, Přívoz – Rohatec,
- 5512 Rohatec – Lužice,
- 5513 Lužice – Břeclav.

Pro stavby 5508 a 5509 je vydané územní rozhodnutí, stavby 5512 a 5513 představují dostavbu již realizovaného polovičního profilu budoucí kapacitní silnice R55.

R55 Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec (DS05)

Stavby R55, přecházející ze Zlínského kraje do kraje Jihomoravského jsou ve svém vedení a poloze v současné době již pevně stabilizovány platnými územními rozhodnutími na stavbu 5508 Staré Město – Moravský Písek (územní rozhodnutí nabylo právní moci dne 18. 1. 2013) a na stavbu 5509 Moravský Písek – Bzenec (územní rozhodnutí nabylo právní moci dne 29. 4. 2014). Tato skutečnost je rozhodující pro výběr varianty R55 v úseku Moravský Písek (hranice JMK / ZLK) – Bzenec a dále po prostor Rohatce. Tento úsek, kromě dlouhodobě sledované stopy ŘSD v souběhu s koridorovou tratí, byl v minulosti prověřován v několika variantách. Zásadní je alternativní varianta, která prověřovala průchod kapacitní silnice východně od stávající I/55. Tato varianta byla prověřována v rámci dokumentace „Vyhledávací studie trasy rychlostní silnice R55 mimo Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví“ (Ing. Jiří Kalčík, 2007), která byla zpracována na objednávku ZO ČSOP Veronica, Česká společnost ornitologická – Jihomoravská pobočka a Ekologického právního servisu. Následně byla alternativní varianta zapracovaná do srovnávací studie pořízené ŘSD ČR „Rychlostní

silnice R55 Otrokovice – Rohatec (HBH Projekt, s. r. o., 06/2008). Tato studie prověřovala tři základní varianty a to:

- var. ŘSD v trase Otrokovice – Staré Město – Bzenec – Rohatec,
- var. alternativní – T (tunelová) – dle studie Ing. Kalčíka v trase Kvítkovice u Otrokovic – Kněžpole – Sudoměřice – Rohatec,
- var. alternativní – P (povrchová) – dle studie Ing. Kalčíka v trase Otrokovice – Staré Město – Ostrožská Nová Ves – Sudoměřice – Rohatec.

Srovnávací studie potvrdila vyšší využitelnost varianty ŘSD oproti ostatním dvěma variantám. Z hlediska umístění do území je R55 ve var. ŘSD, vedená na pravém břehu řeky Moravy, využitelná pro větší část území, v převážné části je koridor veden rovinným územím. Kromě průchodu PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví trasa nemá územní omezení a neblokuje rozvoj území. Směrové vedení bez záleků představuje nejkratší spojení v úseku hranice kraje – Rohatec. Rozmístění křižovek zajišťuje optimální obsluhu území.

Kapacitní silnice R55 v úseku hranice kraje – Rohatec ve variantě ŘSD a ve variantě alternativní – T (tunelová) vedené po levém břehu řeky Moravy, byla prověřována v rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ – etapy A, B, C (Urbanismus, architektura, design – studio, s. r. o., PK Ossendorf, s. r. o.; 2014) jako součást koncepčních scénářů; B. Rozvojový – studie Strnad, C. Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě, R55 ve var. ŘSD a D. Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 Bítýšská stopa, R55 ve var. alternativní – Kalčík. Výsledky ukázaly, že alternativní varianta R55 (koncepční scénáře B. a D.), vedená po levém břehu řeky Moravy v úseku od hranice kraje po Rohatec, vykazuje v roce 2035+ takřka stejné intenzity dopravy (15,6 – 16,0 tis. voz. / 24 hod) jako R55 ve variantě ŘSD (koncepční scénář C.), tj. 16,8 – 15,7 tis. voz. / 24 hod. Na stávající silnici I/55 v r. 2035+ i po realizaci R55 zůstává cca 3,8 – 6,5 tis. voz. / 24 hod.

Výsledky potvrzují, že na intenzity dopravy v tomto urbanizovaném pásu nemá zásadní vliv poloha kapacitní silnice, rozdíly v předpokládaných intenzitách dopravy na R55 nejsou patrné. Jednoznačně se však ukazuje, že zachování stávajícího stavu, a to i za předpokladu obchvatů (především Strážnice a Petrova), nemůže být dlouhodobě udržitelné. Silnice I/55 je z hlediska přepravní funkce vysoce atraktivní a vyžaduje zásadní posílení v podobě kapacitní silnice R55, která převezme významnou část dopravy ze stávající I/55 a umožní tak snížení negativních vlivů z dopravy na životní prostředí včetně zvýšení bezpečnosti provozu na stávající silnici.

Na základě výsledků prověřování a hodnocení, s přihlédnutím k požadavku zajištění návaznosti na již stabilizovaný koridor R55 na území Zlínského kraje a v navazujícím úseku Moravský Písek – Bzenec, pro který je vydané územní rozhodnutí, ZÚR JMK v úseku Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec vymezují invariantní koridor kapacitní silnice R55, vedený ve stopě var. ŘSD, v souběhu s koridorovou tratí. Tato varianta byla v minulosti prověřovaná řadou vyhledávacích i technických studií včetně prověřování průchodu PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, aktuálně je upřesněna ve zpracované technické studii, která navazuje na předešlé studie „Studie R55 v úseku Staré Město – Břeclav“ (HBH Projekt, s. r. o., 2013) a následně v technicko-ekonomické studii „Rychlostní silnice R55 v úseku Staré Město – Břeclav“ (HBH Projekt, s. r. o., 2014), obě pořízené MD ČR.

Vymezení koridoru v ZÚR JMK vychází z návrhů výše uvedených studií. Koridor R55 je vymezený v proměnlivé šířce 250 – 350 m s rozšířením pro plochy MÚK (kruh o poloměru 325 m) tak, že současně zahrnuje i varianty technického řešení včetně souvisejících staveb v průchodu PO Bzenecká

Doubrava – Strážnické Pomoraví. Jeho vymezení v maximální možné míře minimalizuje zásahy do zastavěného území a zastavitelných ploch dotčených obcí. Koridor R55 Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec (DS05 vstupuje na území Jihomoravského kraje severovýchodně od Moravského Písku, kříží silnici II/427, v místě křížení s I/54 u Bzenec s rozšířením koridoru pro MÚK Bzenec, křížení se silnicí II/426 je vymezeno rozšířením koridoru pro MÚK Bzenec, Přívoz. Dále koridor pokračuje v souběhu s železniční tratí a v prostoru Rohatce se napojuje na stávající I/55, která byla v úseku Rohatec – Břeclav realizována v rámci příčné etapizace jako polovina budoucí R55.

R55 Rohatec – Hodonín – Břeclav (DS06) – navazující koridor pokračuje v trase stávající I/55, která byla realizovaná jako příčná etapizace budoucí R55 v polovičním profilu v úseku Rohatec – MÚK Břeclav na dálnici D2. Koridor je v souladu s aktuální dokumentací „Rychlostní silnice R55 v úseku Staré Město – Břeclav“ (HBH Projekt, s. r. o., 2014), vymezený v proměnlivé šířce 250 – 350 m. Ve směru na Hodonín koridor R55 kříží silnici II/432 (MÚK Hodonín-východ v územní rezervě), silnici II/380 (stávající MÚK Hodonín-střed) a výhledovou přeložku silnice I/51 s obchvatem Hodonína (MÚK Hodonín-západ), která do doby realizace obchvatu bude využita pro hlavní napojení Hodonína. Koridor dále v západní poloze míjí obec Lužice, mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Mikulčice s přeložkou silnice II/423 napojuje Mikulčice a celou oblast Josefov, Dolní Bojanovice, Nový a Starý Poddvorov včetně areálu Moravských naftových dolů. Součástí koridoru R55 je i přeložka silnice III. třídy v Mikulčicích s částečným obchvatem sídla a s napojením na MÚK Mikulčice mimo obytné území. Za obcí Hrušky koridor pokračuje v souběhu s koridorovou tratí až do prostoru křižovatky MÚK Břeclav na dálnici D2, jejíž prostorové uspořádání je navrženo k zásadní přestavbě včetně napojení doprovodné komunikace III. třídy Hrušky – Břeclav, vedené po severní straně tratě s přechodem R55 a s napojením na doprovodnou silnici III. třídy vedenou od motorestu u Husara v Hruškách jižně podél R55 s podjezdem pod dálnicí D2 a s napojením na okružní křižovatku Břeclav (I/55, II/425) jako součást MÚK Břeclav. Doprovodnými komunikacemi bude zajištěna obslužnost širšího území Hrušek nezávisle na R55 s napojením do MÚK Břeclav a na silnici I/55 s obchvatem Břeclavi. Tato koncepce byla projednána a potvrzena MD ČR, ŘSD ČR a dotčenými obcemi za účasti pořizovatele a zpracovatele ZÚR JMK na jednání dne 28. 7. 2014 na MěÚ v Břeclavi.

Intenzita dopravy dle modelu 2014 v roce 2035+ v úseku Rohatec – Břeclav: 20,3 – 24,4 tis. voz. / 24 hod., z toho 4,1 – 5,0 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod. Tyto výsledky, v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, opravňují potřebu dostavby této silnice na kapacitní silnici ve čtyřpruhovém uspořádání.

Záměr rychlostní silnice R55 je zakotven v Dopravní sektorové strategii, 2. fáze a obsažen v Prioritě 3 Rozvoj páteřní infrastruktury a dopravního napojení kraje v dokumentu „Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020“. Navrhovaný koridor R55 v celém, úseku od hranice Jihomoravského kraje po dálnici D2 (MÚK Břeclav) naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury, dále priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b) a (7a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce a dále prioritu územního plánování ZÚR JMK v odstavci (6), především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů.

(k bodům 77 – 81)

Silnice I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo (DS07)

Silnice I/38 Znojmo, obchvat (ul. Kuchařovická – I/53) (DS08)

Silnice I/38 Znojmo (I/53) – Hatě – hranice ČR / Rakousko (DS09)

Silnice I/38 je součástí dálkového spojení Česká Lípa – Mladá Boleslav – Jihlava – Znojmo – hranice ČR / Rakousko, součást jedné z páteřních silnic Znojemska, zajišťujících mezikrajské vztahy jihozápadní části kraje s vazbou na krajské město Jihlavu a dále návaznost na dálnici D1 (MÚK Jihlava). V přeshraničních dálkových vztazích je silnice součástí mezinárodního tahu E59 s přímou návazností na Rakousko ve směru na Vídeň. V dokumentu „Strategie rozvoje Dolního Rakouska“ je tento tah jednou ze dvou hlavních rozvojových os směřujících od Vídně na území Jihomoravského kraje. V PÚR je silnice I/38 vymezena jako koridor kapacitní silnice S8 Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (Wien). Navazující úsek na rakouské straně je postupně přebudováván jako třípruhová silnice S3 Hollabrunn – Guntersdorf – Jetzelsdorf s návazností na A22 do Vídně.

Přestavba silnice na normové parametry je dlouhodobě sledována ŘSD ČR. Pro úsek Jihlava – Znojmo byla v roce 1996 zpracována vyhledávací studie (HBH Projekt, s. r. o.), následně v r. 2003 pak technická studie. Prioritou přestavby, projektové a realizační přípravy je obchvat Znojma, jehož dílčí úsek je v současné době realizován, dílčí úsek zprovozněn. Zbývající úseky jsou předmětem probíhající projektové přípravy a vymezeny v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby (**DS08, DS09**). Úsek Znojmo (I/53) – hranice ČR / Rakousko byl aktuálně prověřován technickou studií, která byla podkladem pro vymezení koridoru **DS09** I/38 Znojmo (I/53) – Hatě – hranice ČR / Rakousko v ZÚR JMK.

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“. Koncepční scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD ČR. Koncepční scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavěnými úseky přeložky I/38.

Oddálená trasa R38 dle koncepčního scénáře B vykazuje velmi nízké intenzity. Z výsledků modelu 2014 je patrné, že lze jednoznačně definovat vztah mezi polohou komunikace a dopravní efektivností. Pokud je poloha koridoru příliš vzdálená, klesá podíl regionální dopravy na obchvatu a ta zůstává na stávajících trasách. Na obchvatech zůstávají pouze tranzitní vztahy a menší podíl regionálních a místních vztahů, což snižuje „rentabilitu“ stavby. Kromě toho, intenzita dopravy ve scénáři B dosahuje dle výsledků modelu 2014 pro r. 2035+ v dílčích úsecích R38 následujících hodnot:

- R38 úsek Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo: 11,2 – 10,2 tis. voz. / 24 hod., z toho 2,5 – 1,9 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.

- R38 úsek Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko: 6,3 tis. voz. / 24 hod., z toho 1,1 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.

Výhledové intenzity dopravy, v souladu s ČSN 736101 Projektová silnic a dálnic svými hodnotami neoprávňují sledovat přestavbu silnice v kategorii „R“. Intenzity dopravy na většině úseků R38 nedosahují takových hodnot, které opravňují zařazení těchto komunikací do kategorie „R“. Hlavním kritériem by bylo ekonomické posouzení efektivity stavby, což se právě u intenzit pod 15 tis. voz. / 24 hod a v tak náročném terénu území Vysočiny nejeví vhodné a z ekonomického pohledu není realizovatelné. Kromě toho celá koncepce tangenciálních vazeb je založena na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 od dálnice D1 je velmi problematická z důvodů především obtížné průchodnosti terénně náročnějším územím, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Oddálená trasa R38 v koncepčním scénáři B má jako celek nízkou dopravní účinnost vzhledem k novým a náročným investicím. Její poloha nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Reálnost kapacitní silnice R38 je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a kraji Zlínském.

Přimknutější poloha obchvatu Znojma v kategorii silnice I. třídy dle koncepčních scénářů C a D dle výsledků modelu 2014 vykazuje výrazně příznivější dopravní vytížení a účinnost. Intenzita dopravy na silnici I/38 sledované k přestavbě v koncepčních scénářích C a D, dosahuje dle výsledků modelu 2014 pro r. 2035+ v dílčích úsecích následujících hodnot:

- I/38 úsek Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo: 7,7 – 18,2 tis. voz. / 24 hod., z toho 1,6 – 2,3 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.
- I/38 úsek Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko: 7,9 – 10,6 tis. voz. / 24 hod., z toho 1,2 – 1,6 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.

Z výsledků modelu 2014 jednoznačně vyplývá výraznější vytížení a vyšší dopravní účinnost silnice I/38 v poloze přimknutější, ve variantě dlouhodobě připravované ŘSD ČR.

Návrh přestavby silnice I/38 vymezený invariantně v ZÚR JMK vychází z koncepční varianty C, která je současně v souladu s politikou územního rozvoje a připravovanými záměry MD ČR a ŘSD ČR. Koridor pro přestavbu silnice I/38, vymezený v ZÚR JMK, sleduje kontinuální modernizaci silnice Jihlava (D1) – hranice ČR / Rakousko, v úseku Jihlava – Znojmo (MÚK I/38 × I/53) v kategorii dvoupruhové silnice s obchvaty sídel a s východním obchvatem Znojma, v úseku Znojmo (I/53) – hranice ČR/Rakousko v kategorii 2+1 s přeshraniční návazností na postupně upravovanou třípruhovou silnici S3 Hollabrunn – Guntersdorf – Jetzelsdorf s návazností na A22 směřující do Vídně.

I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo (DS07) – vymezený koridor sleduje kontinuální přestavbu ve směru od hranice kraje ve stávající upravené stopě se severovýchodním obchvatem Grešlového Mýta a Pavlic, západním obchvatem Vranovské Vsi, východním obchvatem Olbramkostela, v severním prostoru Znojma kde koridor **DS07** končí napojením do MÚK Jihlavská, která je již součástí realizačně připravované 2. stavby obchvatu Znojma po MÚK Únanovská (II/399) s vydaným stavebním povolením. Koridor **DS07** Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo je v ZÚR JMK vymezený v šířce 300 m, v doteku se zastavěným územím a zastavitelnými plochami dle ÚP dotčených obcí s možným zúžením na min. šířku 100 m. Takto vymezený koridor umožňuje umístění trasy v rámci koridoru, včetně všech souvisejících staveb a objektů.

I/38 Znojmo, obchvat (ul. Kuchařovická – I/53) (DS08) – koridor, v návaznosti na již realizované 1. stavbě, 2. etapy obchvatu Znojma, je vymezen v úseku ul. Kuchařovická – MÚK Suchohrdelská (II/413) – MÚK Znojmo, východ (I/53). V dílčím úseku koridor využívá již realizované přeložky silnice

II/412, která však vyžaduje dílčí rozšíření v normových parametrech silnice I. třídy. Šířka koridoru **DS08** vymezeného v ZÚR JMK je 100 m s rozšířením v prostoru MÚK Suchohrdelská na plochu o poloměru kruhu 300 m, v doteku se zastavěným územím a zastavitelnými plochami s možným zúžením na min. poloměr 100 m. Takto vymezený koridor vzhledem ke stupni přípravy dokumentace, umožňuje umístění trasy včetně všech souvisejících staveb a objektů. Dokončení obchvatu Znojma je zakotveno v Dopravní sektorové strategii, 2. fáze a obsaženo v Prioritě 3 Rozvoj páteřní infrastruktury a dopravního napojení kraje v dokumentu „Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020“.

I/38 Znojmo (I/53) – Hatě – hranice ČR / Rakousko (DS09) – koridor je vymezen v souladu s aktualizací technické studie „Silnice I/38 Znojmo – Hatě“ (PK Ossendorf, s. r. o., 2010) pro možné šířkové uspořádání 2+1, v prostoru hranice ČR / Rakousko s návazností na připravovanou třípruhovou silnici S3. Koridor v šířce 300 m, s možným zúžením v místech zásahu do zastavěného území a zastavitelných ploch dle ÚP dotčených obcí na min. šířku 100 m (šířka ochranného pásma silnice I. třídy), je veden z prostoru křižovatky se silnicí I/53 (MÚK Znojmo, východ) ve stopě jihovýchodního obchvatu Znojma s napojením se do stávající stopy silnice I/38 v místě MÚK Znojmo, jih. Pro obě křižovatky je koridor rozšířen o plochu s poloměrem kruhu 300 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy s možným zmenšením poloměru na min. 250 m. Odsud koridor pokračuje jižním směrem v nové stopě západně od Chvalovic a s napojením do stávající stopy severně od zastavěného území Hatí s úpravou průtahu a napojením se na připravovanou přestavbu navazující silnice S3 na rakouské straně na hraničním přechodu Hatě / Kleinhaugsdorf.

Všechny tři koridory navrhované přestavby silnice I/38 Blížkovice (hranice kraje – hranice ČR / Rakousko s obchvatem Znojma, vymezené v ZÚR JMK odpovídají dlouhodobě sledované koncepci ŘSD ČR a hodnocenému koncepčnímu scénáři C rozvoje nadřazené silniční sítě na území JMK dle dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“. Návrh přestavby a vymezení koridorů **DS07**, **DS08**, **DS09** v ZÚR JMK naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury, dále priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b) a (7a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce.

Navrhovaný koridor vytváří předpoklady pro možnou realizační přípravu stavby s cílem řešit problém specifikovaný v ÚAP JMK 2013, tzn. řešit přetrvávající periferní ekonomickou a dopravní pozici Znojemska způsobenou mimo jiné nevyhovující úrovní nadřazené silniční sítě. Záměr současně reflektuje na požadavky SWOT analýzy ÚAP JMK 2013 – vytváření podmínek pro stabilizaci a rozvoj veřejné infrastruktury v centrech osídlení, v daném prostoru v regionálním centru Znojmo. Koridory silnice I/38 jsou součástí rozvojové oblasti nadmístního významu **N-OB1** Znojmo, pro kterou je úkolem územního plánování vytvářet podmínky pro celkové zpřístupnění jádra rozvojové oblasti.

*Plochy a koridory nadmístního významu**(k bodům 82 – 83)***Dálnice D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek (DS10)**

Koridor je součástí již provozované dálnice D1 Praha – Brno – Vyškov (– Lipník nad Bečvou – Ostrava – Bohumín hranice ČR / Polsko) – E50, E65, E462. V evropských souvislostech, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je dálnice D1 zařazená do sítě TEN-T Core, u které se mimo jiné předpokládá dokončení sítě a odstranění úzkých míst do r. 2030. Ve vztahu k dálnici D2 je součástí dálkového propojení Praha – Brno – hranice JMK (– Bratislava). V regionálních souvislostech, v návaznosti na ostatní silniční síť, je kromě tranzitní dopravy využívána pro silnou zdrojovou a cílovou dopravu a napojení území, vázané na metropolitní oblast a krajské město Brno. Z hlediska intenzity dopravy je v průchodu metropolitní oblastí Brno nejzatíženější dopravní cestou se sloučenými funkcemi tranzitní, zdrojové a cílové a obslužné. Dle výsledků dopravního modelu 2014 pro r. 2013 se intenzita dopravy na dálnici D1 v úseku Kývalka – Brno, MÚK Slatina pohybuje v rozmezí 49 – 62 tis. voz. / 24 hod. Vysoká intenzita dopravy, oboustranná zástavba města Brna a příměstského prostoru generující dopravu a současně vyžadující zajištění obslužnosti území kladou zvýšené nároky na kapacitu dopravní cesty, která je již v současnosti na hranici požadované úrovně a bezpečnosti provozu.

Návrh na zkapacitnění dálnice D1, prioritně v prostoru Brna, je v souladu s dlouhodobě připravovaným záměrem ŘSD ČR, který je zakotvený v UV ČR č. 735/2008 Sb. k přípravě a výstavbě pozemní komunikace v úseku Pohořelice – hranice ČR / Rakousko, bod II.5 – „*pokračovat v přípravných pracích k realizaci zkapacitnění dálnice D1 v úseku Kývalka – Holubice na šestipruhovém šířkovém uspořádání (včetně zkapacitnění mimoúrovňových křižovatek Brno, centrum a Brno, jih)*“. Záměr zkapacitnění dálnice D1 v navrhovaném úseku, včetně MÚK Slatina a připojení BZP Černovická terasa je zahrnut v databázi projektů Dopravní sektorové strategie, 2. fáze s předpokladem nejbližšího možného zahájení v r. 2019, v Generelu dopravy Jihomoravského kraje a obsažen v Prioritě 3 Rozvoj páteřní infrastruktury a dopravního napojení kraje v dokumentu „Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020“.

Vymezená šířka koridoru v úseku Kývalka – Slatina v proměnlivých hodnotách 100 – 250 m, v plochách MÚK v rozsahu kruhu, příp. kruhové výseče o poloměru 180 – 420 m, vychází z podkladů ŘSD ČR. Vymezení koridoru v proměnlivých šířkách v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy vymezené v územním plánu Brna. Šířkové vymezení koridoru v ZÚR JMK zajišťuje potřebnou koordinaci s prostorovými a technickými požadavky prověřenými v dílčí projektové dokumentaci jednotlivých staveb (viz níže) v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí, současně svým vymezením vytváří předpoklady pro minimalizaci střetů se zastavěným územím a zastavitelnými plochami dotčených sídel. Přestavba dálnice v prostoru Brna je v projektové přípravě rozdělena na následující stavby:

- stavba 01171 Kývalka – Bosonohy; součástí stavby MÚK Kývalka;
- stavba 01172 Bosonohy – Starý Lískovec; součástí je přestavba MÚK Brno-západ (I/23);
- stavba 01191 Starý Lískovec – Brno-jih; součástí je přestavba MÚK Brno-centrum (I/52) a MÚK Brno-jih (D2);
- stavba 01311 Brno-jih – Brno-východ.

Koridor pro stavbu Brno-jih – Brno-východ je v návrhu ZÚR JMK vymezen pouze po MÚK Slatina (úsek MÚK Slatina – Holubice vymezen v ZÚR JMK jako územní rezerva s uložením prověřit podrobněji rozmístění MÚK v souvislosti s potřebnou obsluhou území jižně od D1 a napojením navazující silniční sítě). Vymezení koridoru včetně všech souvisejících staveb v tomto úseku respektuje návrh přestavby, zpracovaný v dokumentaci „Připojení BPZ Černovická terasa na dálnici D1, 1. etapa, 1. část DÚR“ (PK Ossendorf, s. r. o., 2009). Součástí přestavby dálnice a dálniční křižovatky je napojení území jižně od dálnice, v koordinaci s aktuálními rozvojovými záměry napojení veřejného logistického centra Brno.

Vymezení koridoru pro zkapacitnění dálnice D1 Kývalka – Slatina vytváří předpoklady pro možnou přípravu stavby, jejíž potřeba je vyvolána aktuálním dopravním zatížením a předpokládanými výhledovými intenzitami dopravy, které dle výsledků modelu 2014 pro r. 2035+ pro koncepční variantu C představují hodnoty 44 – 75 tis. voz. / 24 hod., a to v závislosti na koncepčním uspořádání a existenci nadřazené silniční sítě, především variant R43 a JZT.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v odstavci (6), především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a podpoře zkapacitnění dálniční sítě. Zkapacitnění dálnice D1, procházející jádrem metropolitní oblasti, umožní zkvalitnění podmínek průchodnosti územím a rozvedení dopravních proudů do koridorů, které budou schopny ochránit sídla oblasti a města Brna před nadbytečnou dopravou.

Návrh zkapacitnění dálnice D1 včetně přestaveb MÚK současně napomáhá redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostatečně naplňovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy a to zejména v jižní části území a omezuje tak jeho rozvoj.

(k bodům 84 – 85)

D2 MÚK Velké Pavlovice (DS11)

Navrhovaná mimoúrovňová křižovatka je součástí stávající dálnice D2 Brno – Břeclav – hranice ČR / SR (– Bratislava). Stávající rozmístění MÚK na dálnici D2: Chrlice (3,0 km), Blučina (11,0 km), Hustopeče (25,0 km), Podivín (41,0 km), Břeclav (48,0 km).

ZÚR JMK vymezují plochu pro umístění nové dálniční křižovatky v úseku mezi stávajícími MÚK Hustopeče a Podivín. Vzdálenost těchto křižovek celých 16,0 km neumožňuje návaznost silniční sítě přilehlého území na dálniční tah a její využití především pro každodenní vztahy ke krajskému městu. MÚK Velké Pavlovice v návaznosti na silnici II/421 umožní zpřístupnění a obsluhu Velkopavlovicka z dálnice D2 a vytvoří podmínky pro vyšší využívání dálnice, jako součásti rozvojové oblasti **OS10**, pro rozvoj území a každodenní zdrojové a cílové přepravní vztahy, vázané na metropolitní oblast a město Brno.

Plocha pro umístění MÚK je vymezená kruhem o poloměru 400 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy Velkých Pavlovic, kde je plocha redukována s podmínkou zachování min. poloměru kruhu 200 m tak, aby byly zajištěny podmínky pro umístění stavby, včetně souvisejících staveb a objektů v souladu s ČSN 736102 Projektování křižovek na pozemních komunikacích.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury, dále priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b), (6) a (7a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského

prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce.

Zatraktivnění dálnice D2 pro vyšší využití pro regionální přepravní vazby a kooperace naplňuje i požadavky na uspořádání a využití území rozvojové osy **OS10** včetně úkolů pro územní plánování.

(k bodům 86 – 87)

Dálnice D2 Chrlice – Brno, jih, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek (DS12)

Dálnice D2 Brno (D1) – Břeclav – hranice ČR / SR je v návaznosti na dálnici D1 součástí dálkového propojení Praha – Brno – hranice JMK (– Bratislava). V evropských souvislostech, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je dálnice D1 zařazená do sítě TEN-T Core, u které se mimo jiné předpokládá dokončení sítě a odstranění úzkých míst do r. 2030. V regionálních souvislostech, v návaznosti na ostatní silniční síť, je kromě tranzitní dopravy využívána pro zdrojovou a cílovou dopravu a napojení území, vázané na metropolitní oblast a krajské město Brno. Z hlediska intenzity dopravy je nejzatíženější úsek v průchodu metropolitní oblastí Brno se sloučenými funkcemi tranzitní, zdrojové a cílové a obslužné. Dle výsledků dopravního modelu 2014 pro r. 2013 se intenzita dopravy v nejzatíženějším úseku Chrlice – MÚK Brno, jih (D1) pohybuje okolo 50 tis. voz. / 24 hod. Navazující úseky s narůstající vzdáleností od metropolitní oblasti ve směru na Břeclav vykazují pokles a to v rozmezí 26,5 – 18,6 tis. voz. / 24 hod.

Návrh na zkapacitnění dálnice D2 v nejzatíženějším úseku Chrlice – MÚK Brno, jih (D1) vychází ze skutečnosti již dnes dopravně enormně zatíženého úseku dálnice ve funkci sdružené tranzitní i obslužné funkce v jádrovém prostoru metropolitní oblasti a z předpokladu rostoucích nároků dopravy ve výhledovém uspořádání související nadřazené silniční sítě. Rozhodující je navrhovaná koncepce převedení R52 prostřednictvím jižní tangenty (JT) na dálnici D2 (MÚK Chrlice II) a následně dálnici D1 (MÚK Brno, jih). V této koncepci je podle výsledků modelu 2014 pro rok 2035+ předpokládaná intenzita dopravy na dálnici D2 v úseku Chrlice – MÚK Brno, jih: při realizaci R52/JT, JZT a R43 (koncepční scénář C v podvariantě C1) v rozmezí 41,2 – 60,7 tis. voz. / 24 hod., při realizaci R52/JT a nerealizaci JZT a R43 (koncepční scénář C v podvariantě C2) v rozmezí 58,1 – 79,3 tis. voz. / 24 hod., při realizaci R52/JT, JZT a nerealizaci R43 (koncepční scénář C v podvariantě C3) v rozmezí 42,7 – 61,4 tis. voz. / 24 hod. Jak je patrné z výsledků modelování, je existence JZT pro výhledové dopravní zatížení dálnice D2 v úseku Chrlice – MÚK Brno, jih (D1) rozhodující. Ve výhledovém zatížení dálnice D2 není však zásadně rozhodující existence R43 (prokázáno koncepčním scénářem C v podvariantách C1, C3).

Pro podrobné prověření průchodnosti územím, návaznosti koridoru R52/JT ve stopě jižní tangenty, polohy napojovacího bodu R52, dálnice D2 a jihovýchodní tangenty (JVT) – MÚK Chrlice II a pro prověření širších koncepčních souvislostí s uspořádáním nadřazené a ostatní silniční sítě v území metropolitní oblasti OB3 Brno ZÚR JMK včetně ostatních změn v území, ZÚR JMK ukládají pořízení „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

Do doby zpřesnění územních nároků územní studií, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 300 m v návaznosti na koridor R52/JT. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených sídel s podmínkou, že min. šířka koridoru je 250 m. Šířka zohledňuje skutečnost, že pro zkapacitnění dálnice D2 není v současné době k dispozici žádná dokumentace a není dostatečně detailně prověřena poloha R52/JT včetně napojovacího uzlu s D2 a JVT.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v odstavci (6), především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a podpory zkapacitnění dálniční sítě. Zkapacitnění dálnice D2, procházející jádrem metropolitní oblasti, umožní zkvalitnění podmínek průchodnosti územím a rozvedení dopravních proudů do koridorů, které budou schopny ochránit sídla oblasti a města Brna před nadbytečnou dopravou.

Návrh zkapacitnění dálnice D2 v jádrovém území metropolitní oblasti současně napomáhá redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostatečně narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy a to zejména v jižní části území a omezuje tak jeho rozvoj.

(k bodům 88 – 89)

Rychlostní silnice R46 Vyškov – hranice kraje, homogenizace včetně úpravy mimoúrovňových křižovatek (DS13)

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. Rychlostní silnice v návaznosti na dálnici D1 zajišťuje napojení významného regionálního centra Vyškova na metropolitní oblast a město Brno, v mezikrajských souvislostech zajišťuje vazbu na sousední Olomoucký kraj a jeho krajské město Olomouc. Dle výsledků modelu 2014 pro r. 2013 intenzita dopravy v úseku Vyškov (D1) – hranice kraje dosahuje hodnoty okolo 25,0 tis. voz. / 24 hod. V r. 2035+, po dostavbě chybějících úseků dálnice D1 a přenesení významných přepravních vztahů v úseku Vyškov – Ostrava – hranice ČR / Polsko ze současného spojení R46 + R35 + D1 na souvislou dálniční trasu D1 dojde k poklesu intenzity dopravy na cca 18,0 – 19,3 tis. voz. / 24 hod. Přesto stávající parametry čtyřpruhové silnice, budované v 70. – 80. letech 20. století neodpovídají současným požadavkům normy a vyžadují především z důvodů zajištění bezpečnosti úpravy trasy v jednotných parametrech odpovídajících současným normám (tzv. homogenizace). Homogenizace zahrnuje úpravu prostorových parametrů stávající čtyřpruhové rychlostní silnice a přestavbu stávajících mimoúrovňových křižovatek Vyškov a Drysice včetně přídatných odbočovacích a připojovacích pruhů. Vymezení koridoru v šířce 100 m s rozšířením v místě křižovatek umožňuje s dostatečnou prostorovou rezervou realizaci veškerých potřebných homogenizačních úprav v souladu s ČSN 736001 Projektování silnic a dálnic.

Podkladem pro vymezení koridoru pro homogenizaci je dokumentace pro územní s rozhodnutí „R46 úpravy křižovatek silnice I/46, okres Vyškov (Silniční projekt, s. r. o. Brno, 2010). Cílem je dosažení odpovídajících normových parametrů současné legislativy jako podmínky pro zajištění bezpečnosti silničního provozu na jedné z páteřních kapacitních silnic rozvojové oblasti OS10. Záměr je sledován ŘSD ČR a obsažen v databázi projektů Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (bez uvedení předpokladu nejbližšího možného zahájení).

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje (27), především vytvářet podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech, dále prioritu územního plánování ZÚR JMK v odstavci (3c) – vytvářet územní podmínky pro posílení vazeb k centrům na území sousedních krajů a prioritu v odstavci (6), především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť.

(k bodům 90 – 91)

Rychlostní silnice R52/JT Rajhrad – Chrlice (D2) (DS14)

Stávající kapacitní silnice R52 je provozovaná v úseku Rajhrad – Pohořelice a připravovaná jako kapacitní silnice v navazujícím úseku Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko. Silnice I/52 v úseku Rajhrad – Brno (dálnice D1) je v současné době veden ve stopě ulice Vídeňské jako čtyřpruhová silnice I. třídy s průchodem oboustranně zastavěným územím jižní části Brna s významnou obslužnou funkcí a napojením na dálnici D1. Výhledová přestavba tohoto úseku ve stávající stopě v kategorii „R“ je značně problematická a to především z důvodu městského charakteru komunikace s vedením tramvaje ve středním dělicím pásu a s potřebnými křižovatkami pro obsluhu území v kratších vzdálenostech než vyžadují normové parametry pro kategorii „R“.

V evropských souvislostech, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je silnice R52 zařazená do sítě TEN-T, u které se předpokládá zajištění potřebných parametrů sítě a odstranění úzkých míst. V případě R52, která je zařazena do kategorie sítě TEN-T Core se počítá s dokončením realizace do r. 2030.

Koncepce navrhovaná v ZÚR JMK a potvrzená MD ČR řeší zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel v podobě stávající silnice I/52 v prostoru Brna návrhem kapacitní silnice navazující v prostoru Rajhradu na dílčí úsek R52 Pohořelice – Rajhrad a vedené ve stopě jižní tangenty mezi silnicí I/52 a dálnicí D2 s napojením na dálnici D2 v prostoru Chrlic. Tato koncepce nahrazuje záměr MD ČR, který předpokládal návaznost R52 na dálnici D1 v parametrech kapacitní silnice prostřednictvím jihozápadní tangenty s napojením na dálnici D1 v prostoru Troubska. Koncepce přesměrování R52 přes jižní tangentu na dálnici D2 umožňuje nový pohled na potřebnost a funkci jihozápadní tangenty, kterou ZÚR JMK vymezují jako území rezervu s potřebným prověřením v rámci komplexního uspořádání sítě v jádrovém území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno (ZÚR JMK ukládají zpracování územní studie).

Vytíženost R52/JT v poloze jižní tangenty je dle výsledků modelu velmi úzce spjata s existencí a variantami kapacitní silnice R43 a jihozápadní tangenty. Podle výsledků modelu 2014 pro rok 2035+ předpokládaná intenzita dopravy na R52/JT v úseku Rajhrad (R52-I/52) – Chrlice (D2-JVT) za předpokladu realizace JZT a R43 ve stopě Bystrcké (koncepční scénář C v podvariantě C1) dosahuje hodnoty 35,5 tis. voz. / 24 hod. V případě, že nebude realizována JZT a kapacitní silnice R43 nebude vedena ve stopě Bystrcké (koncepční scénář C v podvariantě C2), tzn., nebude realizováno souvislé komunikační propojení jihozápadního prostoru Brna, je vytíženost R52/JT výrazně nižší, a to 17,0 tis. voz. / 24 hod. V případě, že bude realizována JZT, avšak nebude realizována R43 v žádné variantě (koncepční scénář C v podvariantě C3), tzn., že propojení bude uskutečněno pouze v jihozápadním segmentu od dálnice D1 přes JZT na R52/JT, je vytíženost R52/JT oproti podvariantě C3 vyšší, a to 25,5 tis. voz. / 24 hod.

Jak je patrné z výsledků modelování jednotlivých kombinací JZT a R43 ve vztahu k R52/JT, výhledové vytížení R52/JT v úseku Rajhrad – Chrlice (D2) je v případě návaznosti na JZT Modřice – Troubsko a R43 (MÚK Troubsko) ve stopě Bystrcké maximálně efektivní. Jižní tangenta R52/JT s napojením na D2 má vysoce pozitivní roli, jak ve spojení s JZT, tak i jako samostatné propojení. Napomáhá rozložení dopravních zátěží na křižovatkách na dálnici D1 a vytváří systém „žebříku“, současně napomáhá ke zklidnění silnice II/152. Intenzity jednoznačně potvrzují potřebnou kategorii kapacitní silnice R52/JT jako „R“.

Pro podrobné prověření průchodnosti koridoru R52/JT ve stopě jižní tangenty, polohy napojovacího bodu R52/JT, dálnice D2 a jihovýchodní tangenty (JVT) – MÚK Chrlice II, případně JZT a pro prověření širších koncepčních souvislostí s uspořádáním nadřazené a ostatní silniční sítě v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, včetně ostatních změn v území, ZÚR JMK ukládají pořízení „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*). Do doby zpřesnění územních nároků územní studií, ZÚR JMK vymezují koridor R52/JT proměnlivé šířky v návaznosti na koridory pro rozšíření dálnice D2 a koridor JVT. Takto vymezený koridor umožňuje v podrobnější dokumentaci v rámci koridor prověřit polohu možného vedení trasy včetně umístění křižovatek a napojení navazující sítě.

Navrhovaný záměr v ZÚR JMK naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v odstavci (6), především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a podpory zkapacitnění dálniční sítě. Vedení R52/JT v poloze jižní tangenty s napojením na dálnici D2 umožní zkvalitnění podmínek průchodnosti jádrovým územím metropolitní rozvojové oblasti OB3 a rozvedení dopravních proudů do koridorů, které budou schopny ochránit sídla oblasti a města Brno před nadbytečnou dopravou.

Návrh uspořádání nadřazené sítě s využitím jižní tangenty pro kontinuální napojení R52 na dálnici D2 současně napomáhá v jádrovém území metropolitní oblasti redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostatečně narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy a to zejména v jižní části území a omezuje tak jeho rozvoj.

(k bodům 92 – 93)

Silnice I/19 Hodonín v okr. Blansko (hranice kraje) – Sebranice (R43), homogenizace včetně obchvatů Rozseče a Sebranic (DS15)

Koridor je součástí dálkového tahu silnice I/19 Plzeň – Tábor – Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Sebranice s napojením na navrhovanou rychlostní silnici R43 MÚK Sebranice. Intenzita dopravy na stávající silnici je značně proměnlivá. Dle výsledků dopravního modelu 2014 pro r. 2013 v úseku Sebranice – Rozseč nad Kunštátem 3,3 – 3,2 tis. voz. / 24 hod., v úseku Rozseč nad Kunštátem – Hodonín (hranice kraje) – 1,4 tis. voz. / 24 hod. Stávající silnice má nejednotné parametry, v dílčích úsecích s nepříznivými prostorovými parametry, které neodpovídají požadavkům na upravenost silnice I. třídy. V prostoru Rozseče je silnice vedená v průtahu s oboustranně zastavěným územím Rozseče, v prostoru Sebranic bude stávající silnice dotčena nově navrhovanou kapacitní silnicí R43 a vyžaduje její částečnou přeložku s napojením do MÚK Sebranice.

Vymezení koridoru pro dílčí úpravy v trase v normových parametrech silnice I. třídy v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, tzv. homogenizace s obchvaty sídel, vychází ze záměrů sledovaných v Generelu dopravy Jihomoravského kraje a v ÚAP JMK 2013. Průchod Kunštátem, v původních záměrech sledovaný v trase jižního obchvatu města, je na základě požadavků města Kunštát vypuštěn. V rámci homogenizace silnice I/19 na území kraje, ZÚR JMK vymezují koridor pro úpravu průtahu městem. V prostoru Sebranic je koridor **DS15** koordinován s návrhem rychlostní silnice R43 a s napojením silnice I/19 do MÚK Sebranice. Podkladem pro napojení silnice I/19 na R43 je dokumentace pořízená KrÚ JMK: „Územní studie silnice R43 v úseku Svitávka – Sudice, 2. etapa“ (AF City Plan, s. r. o., 03/2014).

Vymezení koridoru v proměnlivých šířkách v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy vymezené v ÚP obcí. Základní šířka pro homogenizaci silnice je 100 m, v průtazích zastavěným územím Kunštátu a Hodonína 20 m, pro obchvaty obcí Rozseč a Sebranice 200 m, v doteku se zastavěným územím a zastavitelnými plochami s možným zúžením na min. šířku 100 m. Uvedené vymezení s dostatečnou prostorovou rezervou umožňuje umístění dvoupruhové silnice I. třídy v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic v rámci vymezeného koridoru s předpokladem dalšího upřesnění koridoru v podrobnějším měřítku v rámci ÚP.

Návrh řešení bez zásadnější přestavby trasy v nové trase je přiměřený předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy pro r. 2035+ (výsledky modelu 2014); v úseku Sebranice – Rozseč nad Kunštátem 4,3 – 3,0 tis. voz. / 24 hod., v úseku Rozseč nad Kunštátem – Hodonín, hranice kraje 1,2 – 1,1 tis. voz. / 24 hod.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK (7), především vytváří podmínky pro rozvoj a zkvalitnění sítě pro zpřístupnění socioekonomicky oslabených částí kraje. Umožňuje zkvalitnění podmínek pro zpřístupnění a obsluhu specifické oblasti nadmístního významu **N-SOB3** Olešnicko – Tišnovsko a zlepšení provázanosti na centra osídlení v JMK (Boskovice, Letovice, Lomnice, Tišnov) a v Kraji Vysočina (Bystřice nad Perštejnem, resp. Velká Bíteš).

(k bodům 94 – 95)

Silnice I/23 Vysoké Popovice, obchvat (DS16)

Koridor je součástí mezikrajského silničního tahu Dráčov – Jindřichův Hradec – Třebíč – Brno. Intenzita dopravy dle výsledků modelu 2014 pro r. 2013 představuje hodnotu cca 4,4 tis. voz. / 24 hod. Navrhovaný obchvat řeší nepříznivý průjezd oboustranně zastavěným obytným územím Vysokých Popovic. Přeložka silnice I/23 je sledována v parametrech dvoupruhové silnice I. třídy s jižním obchvatem sídla a napojením na stávající silnici I/23 na hranici s Krajem Vysočina. Přeložka silnice mimo průtah obytným územím výrazně přispěje ke zkvalitnění životního prostředí v sídle a zvýší bezpečnost provozu jak na komunikační síť Velkých Popovic, tak na silnici I/23.

Vymezený koridor jižního obchvatu Vysokých Popovic v maximální míře respektuje zastavěné území a zastavitelné plochy Velkých Popovic s podmínkou, že min. šířka koridoru je 100 m. Toto vymezení s dostatečnou prostorovou rezervou umožňuje zpřesnění trasy dvoupruhové silnice I. třídy v rámci koridoru v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic a v koordinaci s železniční tratí a její navrhovanou optimalizací (**DZ03**).

Obchvat Velkých Popovic je sledován v Generelu dopravy Jihomoravského kraje a potvrzen svým vymezením v ÚAP JMK 2013. Záměr obchvatu Velkých Popovic je jako součást přestavby silnice I/23 v úseku hranice kraje – Vysoké Popovice – Rosice – Kývalka zahrnut v databázi projektů Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (bez uvedení předpokladu nejbližšího možného zahájení).

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury, dále priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b), (6) a (7a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce a dále prioritu územního plánování ZÚR JMK v odstavci (3c) – vytvářet územní podmínky pro posílení vazeb k centrům na území sousedních krajů, v daném případě Kraje Vysočina a sídelní centrum Třebíč.

(k bodům 96 – 99)

Silnice I/40 Mikulov – Sedlec, západ; homogenizace (DS17)

Silnice I/40 Břeclav – Valtice, přeložka s obchvatem Valtic (DS18)

Silnice I/40 v úseku Mikulov – Břeclav zajišťuje zpřístupnění a obsluhu příhraničního území a sídel mezi silnicemi I/52 (R52) a I/55 v připravované trase obchvatu Břeclavi. Intenzita dopravy dle výsledků modelu 2014 pro r. 2013 dosahuje ve sledovaných úsecích následujících hodnot:

- úsek Mikulov – Sedlec, západ: 3,7 tis. voz. / 24 hod., z toho 0,8 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.
- úsek Břeclav – Valtice: 4,5 tis. voz. / 24 hod., z toho 0,8 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.

Pro r. 2035+ (koncepční scénář C) předpokládaná intenzita dopravy ve sledovaných úsecích dosahuje hodnot:

- úsek Mikulov – Sedlec, západ: 6,8 tis. voz. / 24 hod., z toho 1,2 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.
- úsek Břeclav – Valtice: 7,9 tis. voz. / 24 hod., z toho 1,3 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.

Z výsledků modelu 2014 k r. 2013 a 2035+ se ukazuje výhledově se zvyšující přepravní význam silnice I/40 v návaznosti na celkovou přestavbu navazující silniční sítě (R52, I/55). To potvrzuje i potřebu zajištění potřebné prostorové upravenosti silnice I/40 v normových parametrech silnice I. třídy včetně vyloučení průtahů dotčenými sídly Sedlec, Valtice a Břeclav.

I/40 Mikulov – Sedlec, západ homogenizace (DS17) – ZÚR JMK vymezují koridor pro prostorové úpravy silnice I/40 v normových parametrech dle ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, tzv. homogenizace stávající dvoupruhové silnice, která vychází ze zpracované dokumentace „Vyhledávací studie trasy silnice I/40 v úseku Břeclav – Valtice – Mikulov – Novosedly“ (Profi Jihlava, 1999). Koridor v Mikulově navazuje na stávající silnici I/52 (nepřímo na R52 – MÚK Mikulov-jih) a je ukončen na silnici I/40 v západní části Sedlce. Koridor pro homogenizaci je vymezen v šířce 100 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy Mikulova s možným zúžením v úseku s oboustrannou zástavbou na 20 m. Takto vymezený koridor je dostatečný pro homogenizaci silnice ve stávající trase s drobnými prostorovými úpravami včetně všech souvisejících staveb a objektů.

I/40 Břeclav – Valtice, přeložka s obchvatem Valtic (DS18) – ZÚR JMK vymezují koridor pro přeložku dvoupruhové silnice s obchvatem Valtic. V prostoru Břeclav, západ koridor navazuje na připravovaný obchvat Břeclavi (silnice I/55 a I/40) a ve stávající stopě s předpokládanou dílčí prostorovou úpravou na normové parametry silnice I. třídy dle ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, tzv. homogenizací je veden až do prostoru východně od Valtic. Průchod Valticemi je v ZÚR JMK navržen v koridoru severního obchvatu sídla. Poloha severního obchvatu byla ve variantách podrobněji prověřena technickou studií „Přeložka silnice I/40 Valtice – obchvat“ (Profi Jihlava, s. r. o., 2001), aktualizovanou v r. 2008. Technická studie z r. 2008, která je podkladem pro vymezení koridoru ZÚR JMK, zohledňuje připomínky a stanoviska, která byla vznesena k předchozím variantám obchvatu Valtic (r. 1999, 2001) a předkládá taková řešení obchvatu, která by byla přijatelná z hlediska technického, ekonomického a především krajinářského s ohledem na památkově chráněné území Lednicko – Valtického areálu, zapsaného do seznamu Světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO. Koridor severního obchvatu Valtic je vymezen tak, že v souladu s aktualizací technické studie umožňuje variantní řešení křížení severního obchvatu silnice I/40 se silnicí II/422, Břeclavskou a Ladenskou alejí (var. 1 – severní obchvat pod silnicí II/422 v zakrytém zářezu, var. 2 vedení silnice I/40 v zářezu a převedení silnice

II/422 mostním objektem nad I/40). Koridor vymezený v úseku Břeclav, západ – Valtice, východ v šířce 100 m, v úseku Valtice, východ – Valtice, západ s obchvatem Valtic v šířce 200 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy Valtic s možným zúžením na min. 100 m umožňuje realizovat homogenizaci silnice včetně všech souvisejících staveb a objektů i přeložku silnice se severním obchvatem Valtic ve všech variantách technického řešení včetně všech souvisejících staveb a objektů.

Pro průchod Sedlcem je v návaznosti na koridory **DS17** a **DS18** vymezena územní rezerva, která umožní prověřit podmínky možné přeložky silnice I/40 s obchvatem Sedlce. Přeložka silnice v prostoru Sedlce byla prověřována a navržena v r. 2001 v rámci již zmíněné dokumentace „Vyhledávací studie trasy silnice I/40 v úseku Břeclav – Valtice – Mikulov – Novosedly“. Podle původního návrhu je po vyhlášení území Natura 2000 nereálná z důvodu střetu navrhovaného koridoru s EVL Slanisko u Nesytu (viz část odůvodnění územních rezerv).

Přeložka silnice I/40 je zapracována v Generelu dopravy Jihomoravského kraje a potvrzena svým vymezením v ÚAP JMK 2013.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury, dále priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b), (6) a (7a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce.

(k bodům 100 – 103)

Silnice I/43 Sebranice – Letovice, přeložka (DS19)

Silnice I/43 Letovice – Stvolová (hranice kraje), homogenizace (DS20)

Silnice I/43 v širších souvislostech představuje dálkový tah ve spojení Brno – Svitavy – Králíky – hranice ČR / Polsko, v současné době ve funkci silničního propojení dálnice D1 a silnice I/35 (R35).

V koncepci rozvoje nadřazené sítě, v souladu s PÚR, je úsek dálnice D1 – Sebranice posílen rychlostní silnicí R43 (součást sítě TEN-T Comprehensive), která v prostoru Sebranic opouští historickou stopu vedenou na Svitavy a směřuje přes Velké Opatovice do prostoru Moravské Třebové, kde se napojuje na připravovanou kapacitní silnici R35. Úsek Sebranice – Stvolová (hranice kraje) zůstane jako silnice I. třídy ve své historické stopě pro zpřístupnění a obsluhu území a napojení severní části kraje na významné sídelní centrum Pardubického kraje – Svitavy.

Intenzita dopravy dle výsledků modelu 2014 pro r. 2013 dosahuje ve sledovaných úsecích následujících hodnot:

- úsek Sebranice – Letovice: 10,3 tis. voz. / 24 hod., z toho 2,3 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.
- úsek Letovice – Stvolová: 8,1 – 7,4 tis. voz. / 24 hod., z toho cca 1,8 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.

Dle výsledků modelu 2014 (koncepční scénář C) pro r. 2035+, kdy se předpokládá, že bude již v provozu R43 a dojde k rozložení přepravních vztahů ve směru na Pardubický kraj mezi silnicí I/43 a R43, dosahuje výhledová intenzita dopravy v jednotlivých úsecích I/43 následujících hodnot:

- úsek Sebranice – Letovice: 10,9 tis. voz. / 24 hod., z toho 1,8 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.

- úsek Letovice – Stvolová: 8,1 – 7,6 tis. voz. / 24 hod., z toho cca 1,4 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.

Výsledky ukazují na relativně významný podíl dopravy, který i po realizaci a zprovoznění kapacitní silnice R43 zůstane na stávající silnici I/43 v úseku Sebranice – hranice krajů JMK / PK. Intenzita dopravy ve stopě I/43 zůstane přibližně v hodnotách stávajícího dopravního zatížení s tím pozitivem, že dojde k částečnému snížení objemu těžké nákladní dopravy. Tento předpoklad vyžaduje zajištění územních podmínek pro dílčí úpravy silnice s cílem výhledového zajištění bezpečnosti dopravy a minimalizace negativních vlivů z dopravy na životní prostředí a lidské zdraví v dotčených sídlech.

I/43 Sebranice – Letovice, přeložka (DS19) – ZÚR JMK vymezují koridor pro přeložku silnice I/43 v návaznosti na koridor R43 a MÚK Sebranice vedenou západně od Svitávky s napojením na stávající silnici I/43 v prostoru Letovice, Zboněk. Koridor přeložky je v počátečním úseku koordinován s návrhem a vymezením koridoru R43 v úseku Svitávka – Sudice včetně plochy pro řešení MÚK Sebranice s napojením I/43 a I/19 v dokumentaci: „Územní studie silnice R43 v úseku Svitávka – Sudice, 2. etapa“ (AF City Plan, s. r. o., 2014). Koridor pro přeložku je vymezený v šířce 200 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy se zúžením v průtazích sídly Sebranice, Svitávka, Letovice, Zboněk na min. šířku 20 m. Toto vymezení zajišťuje dostatečné územní podmínky pro umístění, příp. možné zpřesnění návrhu řešení v rámci koridoru v podrobnější dokumentaci v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic.

I/43 Letovice – Stvolová (hranice kraje), homogenizace (DS20) – ZÚR JMK vymezují koridor pro homogenizaci stávající dvoupruhové silnice v normových parametrech silnice I. třídy v souladu s ČSN 739101 Projektování silnic a dálnic. Návrh přestavby je ukončen na hranici kraje. V ZÚR Pardubického kraje navazuje stávající silnice s přestavbou severně od obce Rozhraní. Základní šířka vymezeného koridoru pro homogenizaci silnice I/43 v úseku Letovice – Stvolová (hranice kraje) v ZÚR JMK je 100 m, v průtazích oboustranně zastavěným územím Letovic, Skrchova a Stvolové s možným zúžením na min. šířku 20 m. Takto vymezený koridor zajišťuje dostatečné územní podmínky pro homogenizační úpravy v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic v rámci vymezeného koridoru.

Záměr přestavby silnice I/43 v úseku Letovice – Stvolová je součástí přestavby silnice I/43 v úseku Letovice – Rozhraní a je zahrnut v databázi projektů Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (bez uvedení předpokladu nejbližšího možného zahájení).

Silnice I/43 v celém úseku Sebranice – Stvolová (hranice kraje) je páteřní komunikační osou rozvojové osy **OS9**. Záměry jsou v souladu s požadavky na vytváření podmínek pro stabilizaci a rozvoj veřejné infrastruktury v centrech osídlení, v daném prostoru v subregionálním centru Letovice a s úkoly pro územní plánování a podporou realizace dopravní infrastruktury. Oba koridory jsou potvrzeny svým vymezením v ÚAP JMK 2013.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Dále reflektuje na priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b), (3c) (6) a (7a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce a dále vytvářet územní podmínky pro posílení vazeb k centrům na území sousedních krajů, v daném případě Pardubického kraje.

(k bodům 104 – 105)

Silnice I/53 Znojmo – Pohořelice, homogenizace včetně MÚK a obchvatu Lechovic (DS21)

Silnice Znojmo – Pohořelice představuje významné silniční spojení mezi silnicemi I/52 (R52) a silnicí I/38, obě sledované v PÚR jako koridory kapacitních silnic R52 a S8. Silnice v návaznosti na I/52 (R52) jako jediná zajišťuje přepravní vztahy a zpřístupnění prostoru Znojemska z jádrového území metropolitní rozvojové oblasti **OB3** Brno. Z hlediska územního uspořádání kraje, silnice I/53 je dopravní osou rozvojové osy nadmístního významu **N-OS1** Pohořelická, navazující na rozvojovou metropolitní oblast **OB3** a rozvojovou oblast nadmístního významu **N-OB1** Znojmo.

Stávající silnice patří mezi silnice s relativně vysokou intenzitou dopravy. Kromě dopravního zatížení je nevyhovující především výškovým průběhem trasy a vysokým stupněm nehodovosti. Intenzita dopravy na silnici I/53 dle výsledků modelu 2014 pro r. 2013 dosahuje v dílčích úsecích následujících hodnot:

- úsek Pohořelice – Lechovice: 9,9 – 7,8 tis. voz. / 24 hod., z toho 2,4 – 2,2 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.
- úsek Lechovice – Znojmo: 8,6 tis. voz. / 24 hod., z toho 2,0 – 1,7 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.

Intenzita dopravy na homogenizované silnici I/53 v r. 2035+ dle modelu 2014 dosahuje v dílčích úsecích následující hodnot:

- úsek Pohořelice – Lechovice: 17,6 – 12,8 tis. voz. / 24 hod., z toho 3,3 – 2,5 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.
- úsek Lechovice – Znojmo: 12,7 – 18,4 tis. voz. / 24 hod., z toho 2,4 – 3,1 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.

Tento předpoklad výhledového dopravního zatížení vyžaduje zásadnější přestavbu silnice včetně obchvatu Lechovic a přestavby kolizních křižovatek v celém úseku od napojení na R52 (MÚK Pohořelice, jih) po napojení na obchvat Znojma (MÚK Znojmo, východ) tak, aby bylo výhledově dosaženo potřebné úrovně kvality dopravy a bezpečnosti provozu na hlavní dopravní ose, zpřístupňující jihozápadní okrajovou část Jihomoravského kraje. Návrh přestavby vychází ze zpracované dokumentace „Silnice I/53 Lechovice – Pohořelice“ (PK Ossendorf, s. r. o., 2009), v úseku Znojmo – Lechovice v souladu s dokumentací pro územní rozhodnutí, Změna č. 1: „Silnice I/53 Znojmo – Lechovice“ (PK Ossendorf, s. r. o., 2010) a aktualizací dokumentace pro stavební povolení „Silnice I/53 Lechovice, obchvat“ (Viapont Brno, 02/2013).

ZÚR JMK vymezují koridor silnice I/53 pro homogenizaci silnice navrženou ve stopě stávající silnice I/38 s dílčím rozšířením v normových parametrech silnice I. třídy v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, v převažujícím rozsahu s mimoúrovňovými křižovatkami pro obsluhu přilehlého území (MÚK Znojmo, východ na obchvatu Znojma, Dyje, Oleksovice, Mackovice, Miroslav, Suchohrdly u Miroslavi, Trnové Pole a Pohořelice, západ) a dále s obchvatem Lechovic, v koncových úsecích s napojením na přeložku silnice I/38 s východním obchvatem Znojma (MÚK Znojmo, východ) a na R52 (MÚK Pohořelice, jih). Koridor je vymezen v proměnlivé šířce s ohledem na rozsah potřebné homogenizace a stupeň projektové dokumentace: úsek Znojmo – Miroslav v základní šířce 150 m, úsek Miroslav – Pohořelice 300 m, mimo zastavěné území a zastavitelné plochy obcí Miroslav, Branišovice, Pohořelice, Bantice, Dobšice, Dyje, Lechovice, Mackovice, Oleksovice s možným zúžením na min. šířku 100 m. Takto vymezený koridor zajišťuje dostatečné územní podmínky pro upřesnění trasy a navrhovanou přestavbu silnice v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic v rámci

vymezeného koridoru. Prioritně je v přípravě obchvat Lechovic, na který je vydané územní rozhodnutí a v jednání stavební povolení.

Záměr přestavby silnice je v dílčích úsecích Znojmo – Lechovice, Lechovice – Miroslav, Miroslav – Branišovice, Branišovice – Pohořelice zahrnut v databázi projektů Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (bez uvedení předpokladu nejbližšího možného zahájení). Záměr je obsažen v Prioritě 3 Rozvoj páteřní infrastruktury a dopravního napojení kraje v dokumentu „Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020“. Návrh přestavby silnice I/53 je zapracován v Generelu dopravy Jihomoravského kraje a svým vymezením potvrzen v ÚAP JMK 2013.

Záměr zajišťuje územní podmínky pro přestavbu silnice I/53 a naplňuje tak požadavek na uspořádání a využití území v rozvojové ose **N-OS1** s podporou rozvoje obcí s výraznou vazbou na dopravní osu (Brno –) Pohořelice – Znojmo. Navrhovaný koridor vytváří předpoklady pro možnou realizační přípravu stavby s cílem řešit problém specifikovaný v ÚAP JMK 2013, tzn. řešit přetrvávající periferní ekonomickou a dopravní pozici Znojemska způsobenou mj. nevyhovující úrovní nadřazené silniční sítě. Záměr současně reflektuje na požadavky SWOT analýzy ÚAP JMK 2013 – vytváření podmínek pro stabilizaci a rozvoj veřejné infrastruktury v centrech osídlení, v daném prostoru v subregionálním centru Pohořelice a regionálním centru Znojmo a dále reaguje na úkoly pro územní plánování, zaměřené na podporu realizace dopravní infrastruktury.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Dále reflektuje na priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b), (6) a (7a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce.

(k bodům 106 – 107)

Silnice I/71 Blatnice pod Svatým Antonínkem (hranice kraje) – Javorník (hranice ČR / SR), homogenizace (DS23)

Koridor je v návaznosti na silnici I/55 ve Zlínském kraji součástí silničního spojení Uherský Ostroh – Velká nad Veličkou – hranice ČR / SR, vedený v krátkém úseku po východním okraji Jihomoravského kraje s návazností na silniční síť Slovenska směr Myjava.

Intenzita dopravy na stávající silnici dle výsledků modelu 2014 pro r. 2013 dosahuje hodnot v rozmezí 2,7 – 0,7 tis. voz. / 24 hod.

ZÚR JMK vymezují koridor pro dílčí prostorové úpravy ve stávající trase, tzv. homogenizace silnice I. třídy ve stávající trase s cílem zajištění požadovaných normových parametrů silnice I. třídy v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic. Koridor je navržen v základní šířce 100 m, mimo zastavěné území a zastavitelné plochy, v průtazích obcemi Blatnice pod Svatým Antonínkem, Javorník, Louka, Velká nad Veličkou v min. šířce koridoru 20 m. Takto vymezený koridor umožňuje homogenizační úpravy včetně všech případných souvisejících staveb v rámci koridoru. Upřesnění koridoru je v podrobnějším měřítku a v souladu se zachováním podmínek pro normové parametry možné v ÚP dotčených obcí. Záměr homogenizace silnice I/71 je zahrnut v databázi projektů Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (neuvedený předpoklad nejbližšího možného zahájení).

Silnice I/71 je páteřní dopravní osou specifické oblasti nadmístního významu **N-SOB2** Horňácko, navazující na rozvojovou osu **OS11**. Záměr reflektuje na požadavky na uspořádání a využití území specifické oblasti **N-SOB2** – zlepšovat parametry dopravní infrastruktury, podporovat zlepšení

dostupnosti center osídlení v Jihomoravském kraji (Strážnice, Veselí nad Moravou) ve Zlínském kraji (Uherské Hradiště, Uherský Ostroh) a Trenčinském kraji (Myjava). Záměr současně reflektuje na požadavky SWOT analýzy ÚAP JMK 2013 – vytváření podmínek pro stabilizaci a rozvoj veřejné infrastruktury v centrech osídlení, v daném prostoru v mikroregionálním centru Velká nad Veličkou.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Dále reflektuje na priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b), (6) a (7a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce.

Silnice II. a III. třídy

(k bodům 108 – 109)

Jihovýchodní tangenta (JVT) (DS24)

Jihovýchodní tangenta (dále JVT) ve své původní koncepci představovala komunikační propojení území mezi dálnicemi D1 a D2 v návaznosti na jižní a jihozápadní tangentu, které zajistí napojení a obsluhu území v rozvíjející se části brněnské aglomerace na silnice vyššího řádu. Celou trasu lze rozdělit na tři samostatné úseky: Chrlice (dálnice D2) – MÚK Tuřany (II/380), MÚK Tuřany (II/380) – Kobylnice a Kobylnice – Tvarožná (variantně MÚK Holubice). Takto navržená trasa vycházela z předpokladu, že do prostoru Šlapanicka a Tuřan budou umístěny významné rozvojové plochy výroby.

V ZÚR JMK byla prověřována trasa tzv. Jihovýchodní tangenty v parametrech silnice II. třídy. Jako výchozí podklad byla použita „Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Studie prokázala možnost vedení trasy JVT v zájmové oblasti a navrhla napojení související silniční sítě. V průběhu zpracování návrhu ZÚR JMK byly redukovány původně sledované plochy výroby v prostoru Šlapanicka a Tuřanska a tedy se výrazně změnily předpoklady a požadavky na přepravní funkci komunikačního propojení.

Funkce jihovýchodní tangenty byla proto prověřována i jako součást sítě, pro kterou bylo pro účely ZÚR JMK zpracováno modelování silniční sítě Jihomoravského kraje (UAD – studio Brno, 2014). Výsledky modelování ukazují, že Jihovýchodní tangenta (silnice II. třídy) má mezi dálnicemi D2 a D1 dva zcela rozdílné celky a rozdílnou přepravní funkci. Část od D2 po sil. II/380 má vysokou dopravní účinnost s pozitivním dopadem do urbanizovaných území. Naopak úsek mezi II/380 a dálnicí D1 má nízké intenzity, které nevykazují potřebu nové kapacitní komunikace a začlenění do nadřazeného komunikačního systému dotčené oblasti.

Výsledky prověření JVT byly podkladem pro návrh koridoru v ZÚR JMK. První úsek silnice mezi dálnicí D2 a silnicí II/380 (Chrlice – Tuřany) má významný pozitivní dopad do území s velkou dopravní účinností (17,7 až 20,6 tis. voz. / 24 hod.) a proto je zde navržen koridor pro JVT (**DS24**). Tento úsek plní zároveň funkci dříve alternativně sledovaného obchvatu Chrlic. Druhý úsek mezi silnicí II/380 a II/417 (Tuřany – Kobylnice) vykazuje v modelu nižší dopravní účinnost (9 až 11,6 tis. voz. / 24 hod.), avšak při propojení s obchvatem Šlapanic může mít pozitivní vliv v území. V tomto úseku je navržen koridor územní rezervy pro JVT (**RDS32**), ve kterém budou funkce a význam komunikace dále prověřovány v rámci územní studie, uložené dokumentací ZÚR JMK. Poslední úsek mezi silnicemi II/417 a II/430 (variantně D1), tj. Kobylnice – Tvarožná (variantně Holubice), vykazuje nejnižší

dopravní účinnost (4,9 až 7,9 tis. voz. / 24 hod.). Při variantním posouzení modelování dopravy bez této části nedochází k významnému přítěžování okolní silniční sítě. K velmi mírnému nárůstu dopravy došlo pouze na dálnici D1 (z 60,7 na 63,2 tis. voz. / 24 hod.), kde je však plánováno zkapacitnění a celková přestavba MÚK v úseku Černovická terasa až Holubice. ZÚR JMK navrhuje poslední úsek JVT mezi Kobylnicemi a Tvarožnou (D1) dále jako JVT nesledovat. Stávající silniční síť je v tomto území dostačující, případné rozvojové plochy Šlapanic a Tuřan musí být řešeny napojením přímo na dálnici D1 v prostoru MÚK Černovická terasa.

ZÚR JMK navrhuje koridor pro tzv. Jihovýchodní tangentu v úseku Chrlice (dálnice D2) – MÚK Tuřany (II/380) (**DS24**) v kategorii silnice II. třídy. Návrh koridoru vychází z „Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Studie v tomto prostoru navrhuje tři varianty, které se liší zapojením na dálnici D2. Dvě z nich uvažují s napojením do okružní křižovatky u nákupního centra Olympia při neexistenci tzv. jižní tangenty. Třetí varianta uvažuje s existencí jižní tangenty a napojuje jihovýchodní tangentu přímo do navrhované MÚK Chrlice II (tj. MÚK D2, JT a JVT). Vzhledem k tomu, že se koncepce silniční dopravy ZÚR JMK opírá o návrh rychlostní silnice R52 v upraveném koridoru jižní tangenty, je v ZÚR JMK vymezen koridor pro variantu jihovýchodní tangenty s napojením na dálnici D2 a R52/JT v MÚK Chrlice II. Koridor JVT je ve směru východním ukončen navrhovanou MÚK se silnicí II/380 jižně Tuřan. V návaznosti na rychlostní silnici R52 a dálnici D2 umožňuje zpřístupnění a obsluhu rozvojových prostorů Brno-Chrlice a Brno-Tuřany (včetně mezinárodního letiště Brno-Tuřany). Navrhovaná silnice II. třídy v prostoru Tuřan (MÚK Tuřany) umožňuje návaznost na silnici II/380 a navrhovanou přeložku silnice s obchvatem Tuřan.

Šířka koridoru vymezeného v ZÚR JMK pro jihovýchodní tangentu je 150 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy dotčených obcí s možným zúžením na min. šířku 30 m. Pro plochu mimoúrovňové křižovatky Tuřany je vymezena plocha o poloměru kruhu 200 m. Toto vymezení dává dostatečné předpoklady pro možné zpřesnění trasy v podrobnější dokumentaci v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic v rámci vymezeného koridoru.

Navržené řešení naplňuje prioritu (23) PÚR – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury, prioritu (7) ZÚR JMK – vytvářet územní podmínky pro rozvoj a zkvalitnění krajské silniční sítě včetně potřebných infrastrukturních úprav. Vymezení koridoru JVT současně reaguje na požadavky na uspořádání a využití území Metropolitní rozvojové oblasti **OB3** vymezené v ZÚR JMK – podporovat silniční dopravě průchod nadřazené dopravní sítě metropolitní oblasti a rozvedení dopravních proudů do koridorů, které budou schopny ochránit dotčená sídla metropolitní oblasti před nadbytečnou dopravou při eliminaci negativních dopadů dopravy na životní prostředí.

Návrh reaguje na problémy, specifikované jako urbanistická závada v ÚAP JMK 2013 – kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostačovat zejména v jižní části území narůstajícím objemům tranzitní a zejména zdrojové a cílové dopravy a je zásadním omezením rozvoje území. Realizací stavby dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v Tuřanech, Brněnských Ivanovicích a Chrlicích z hlediska exhalací a hluku.

(k bodům 110 – 114)

Přestavba krajských tahů (DS25 – DS36, DS39) a krajských silnic III. třídy (DS37, DS38)

Záměry vymezené v ZÚR JMK jednotlivými koridory vybraných silnic II. a III. třídy vycházejí z dokumentací ÚAP JMK (aktualizace 2013), „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 páteční spojení a přepravní vztahy nadmístního významu. 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.

Ostatní silnice II. a III. třídy jsou z hlediska ZÚR JMK považovány za stabilizované, tzn., že již byly realizovány v odpovídajících parametrech nebo se jedná o silnice menšího dopravního významu nevyžadující zásadnější úpravy, popř. na nich nejsou sledovány záměry nadmístního významu.

Šířka koridorů vymezených v ZÚR JMK pro přestavbu krajských tahů a krajských silnic III. třídy je 150 m (pro záměr **DS31** 200 m) mimo zastavěné území a zastavitelné plochy dotčených obcí s možným zúžením na min. šířku 30 m. Toto vymezení dává dostatečné předpoklady pro možné zpřesnění trasy v podrobnější dokumentaci v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic v rámci vymezeného koridoru.

II/152 Želešice, obchvat (DS25)

Silnice II/152 je součástí krajského tahu K28 Moravské Bránice – Silůvky – Ořechov – Modřice (I/52, jižní tangenta, D2) – Brno, Chrlice (II/380). Tah zprostředkovává propojení sídel vyššího významu a napojení oblastí měst Ivančice, Modřice a Moravany. Stávající vedení silnice průtahy obcí je nevyhovující a vykazuje časté dopravní závady. ZÚR JMK navrhuje koridor pro obchvat Želešic (**DS25**) dle Generelu krajských silnic a dokumentace pro územní rozhodnutí „II/152 Želešice, obchvat, DÚR, PÚDIS, a. s., 2006“. Jedná se o jižní obchvat obce. Přeložením trasy silnice II/152 dojde k odstranění nevyhovujícího vedení silnice přes zastavěné území obce. Koridor respektuje zpracovanou „DÚR II/152 Želešice obchvat (PÚDIS a. s., 2006)“, která navrhuje provizorní připojení na stávající silnici II/152 jak na západní tak i na východní straně. To umožňuje variantní řešení jižní i jihozápadní tangenty a zároveň výsledné připojení obchvatu Želešice na nadřazenou silniční síť.

II/374 Rájec-Jestřebí – Doubravice nad Svitavou – Lhota Rapotina, přeložka (DS26); II/374 Lhota Rapotina, obchvat – Boskovice (DS27); II/374 Spešov – Rájec-Jestřebí, přeložka (DS28)

Silnice II/374 je součástí krajského tahu K38 Lipůvka (I/43) – Blansko – Rájec-Jestřebí – Boskovice – Sebranice (I/19). Tah zajišťuje spojení ORP Boskovice, Blansko, Kuřim a napojení území na silniční tahy vyššího významu (I/42, I/43). Stávající vedení silnice II/374 je v úseku Rájec-Jestřebí – Boskovice nevyhovující s řadou dopravních závad a proto je dlouhodobě sledována celková přeložka. Jedná se o obchvaty sídel Rájec-Jestřebí, Doubravice nad Svitavou a Lhota Rapotina. ZÚR JMK navrhuje koridory pro přeložku silnice II/374 v úseku Rájec-Jestřebí – Doubravice nad Svitavou – Lhota Rapotina (**DS26**), přeložku v úseku Lhota Rapotina – Boskovice (**DS27**) a přeložku v úseku Spešov – Rájec-Jestřebí (**DS28**). Koridory vycházejí z „DÚR II/374 Doubravice nad Svitavou – Rájec, Rybák projektování staveb, 2011“ a z „Vyhledávací studie přeložky krajské silnice II/374 v úseku Doubravice nad Svitavou – Lhota Rapotina, Rybák projektování staveb, 2012“. V území mezi Lhotou Rapotinou a Boskovicemi je koridor navržen dle „Územní studie prověření trasy Boskovické spojky a přeložky silnice II/374 (Rybák projektování staveb, 2007)“, která koordinovala oba záměry v území. Celkovým přeložením silnice II/374 dojde k odstranění nevyhovujícího vedení přes zastavěné území obcí a zkvalitnění trasy z hlediska širších vazeb. Ze zadání ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit propojení

sídel Spešov a Rájec. Problematickou se zabývala dokumentace „II/374 Spešov – Rájec, porovnání variant trasy (Rybák projektování staveb, 2009)“, kde jsou porovnávány dvě varianty „město“ a „JMK“ s návazností na již realizovaný úsek Blansko – Spešov. Varianta „město“ se odklání východním směrem přes řeku Svitavu se zapojením do navrhované křižovatky u hřiště. Varianta „JMK“ využívá trasu stávajících silnic II/374 a II/377. Tato trasa vykazuje nejjednodušší řešení, nejvyšší připravenost, minimální zábor, žádnou fragmentaci krajiny a nižší realizační náklady. ZÚR navrhuje koridor pro propojení Spešov – Rájec dle dokumentace „II/374 Spešov – Rájec, porovnání variant trasy (Rybák projektování staveb, 2009)“ ve variantě „JMK“.

II/380 Tuřany, obchvat (DS29)

Silnice II/380 je součástí krajského tahu K37 Hodonín (I/55) – Mutěnice – Čejč – Brno, Tuřany (JVT) – Brno, Slatina (D1) – Brno, Černovická terasa (VMO). Tah zajišťuje spojení oblastí Hodonín, Brno-venkov a Brno a zajišťuje přímé spojení Hodonínska a přilehlých obcí s krajským městem. V přímé návaznosti na krajské město Brno je evidován výrazný nárůst dopravního zatížení. ZÚR JMK proto navrhuje koridor pro obchvat Tuřan (**DS29**). Jedná se o stabilizovanou trasu dle územního plánu Brna, ÚAP JMK a Generelu krajských silnic. Záměr má vydáno územní rozhodnutí. Obchvat Tuřan navazuje na silnici II/380 (Brno – Sokolnice) a na ulici Hanácká (III/15283) s pokračováním až k MÚK Černovická terasa. Obchvat Tuřan výrazně dopravně odlehčí stávající silnici II/380 na průtahu Tuřan.

II/385 Hradčany – Čebín, obchvat (DS30); II/385 Kuřim, severní obchvat (DS31)

Silnice II/385 je součástí krajského tahu K29 (Štěpánov nad Svratkou –) hranice kraje – Nedvědice – Borač – Předklášteří (II/385) – Tišnov – Čebín (R43). Tah umožňuje spojení oblastí Brno-venkov a Žďársko, páteřní propojení sídel vyššího významu a napojení průmyslových oblastí na budoucí rychlostní silnici R43. ZÚR JMK navrhuje koridor silnice II/385 pro severní obchvat Kuřimi (**DS31**). Průtah Kuřimi je součástí jedné z nejzatíženějších silnic 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 2010 dosahovala intenzita dopravy v úseku Lelekovice – Tišnov hodnoty 12 – 18,5 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. Varianta severního obchvatu je dlouhodobě sledována v celkové koncepci uspořádání dopravních sítí v prostoru Kuřimi. Severní obchvat Kuřimi umožňuje koncepčně a realizačně nezávislé řešení obchvatu města s výrazným zklidněním dopravy na průjezdu Kuřimi. Průtahy obcí Čebín a Hradčany jsou rovněž dopravně velmi zatíženými úseky. V prostoru obcí Čebín a Hradčany je dlouhodobě sledována přeložka silnice II/385. ZÚR JMK navrhuje koridor pro obchvat obcí Hradčany a Čebín (**DS30**). Koridor vychází z „DÚR II/385 Obchvat Čebín, Dopravoprojekt Brno, 2009“ a „DÚR II/385 Obchvat Hradčan, Dopravoprojekt Brno, 2010“. Stavba je navržena v souběhu se železniční tratí Brno – Tišnov – Havlíčkův Brod. Realizací stavby dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v obci z hlediska exhalací a hluku. Koridor pro obchvat obcí Hradčany a Čebín je v souladu s DÚR provizorně ukončen ve směru na Kuřim na stávající silnici II/385. To umožňuje variantní řešení rychlostní komunikace R43 a zároveň výsledné připojení obchvatu na nadřazenou silniční síť.

II/416 Blučina, obchvat (DS32)

Silnice II/416 je součástí krajského tahu K34 Pohořelice (I/53, R52) – Hrušovany u Brna – Vojkovice (II/425) – Blučina – Měnín (II/380) – Újezd u Brna – Křenovice – Slavkov u Brna (I/54). Tah zprostředkovává mezioblastní spojení prostorů Brno-venkov a Vyškovsko s návazností na nadřazenou

silniční síť (dálnice D1, D2, rychlostní sil. R52). ZÚR JMK navrhuje koridor pro obchvat Blučiny (**DS32**), který zajistí kvalitní připojení silnice II/416 na dálnici D2. Obchvat Blučina převede tranzitní dopravu z nevyhovující stávající komunikace, která je vedena zastavěným územím obce. Koridor vychází z investičního záměru „II/416 Blučina obchvat, úsek D2 – II/425, SHB, 2010“ a je v souladu s provedenými KPÚ. Uvažovaný záměr PPO v území musí trasu koridoru plně respektovat.

III/15286 Brno, Slatina, obchvat (DS33); III/4171 Šlapanice, obchvat (DS34)

Silnice II/417 je součástí nového uvažovaného krajského tahu K36 Brno, Slatina (I/50) – Šlapanice (D1) – Ponětovice – Prace – Křenovice (II/416). Tah zprostředkovává mezioblastní spojení, páteřní obsluhu sídel vyššího významu (Brno, Šlapanice, Slavkov u Brna) a napojení průmyslových center Šlapanicka a Slavkovska. V Generelu krajských silnic je sledována nová trasa silnice II/417 v úseku Brno, Slatina – Šlapanice – Kobylnice. Pro zajištění kvalitnějšího vedení tahu ZÚR JMK navrhuje koridory pro obchvat Slatiny (**DS33**) a obchvat Šlapanic (**DS34**), které mohou být realizovány i silnicemi III. třídy. Jedná se o stabilizovanou trasu dle ÚAP JMK a Generelu krajských silnic, která zajistí vedení tahu mimo zastavěná území obcí.

II/423 Mikulčice, přeložka k R55 (DS35)

Silnice II/423 je součástí oblastního tahu O21 Diváky (II/381) – Boleradice – Němčičky – Velké Pavlovice (D2, II/425, II/421) – Velké Bílovice – Prušánky – Josefov – Mikulčice (R55, III/05531). Tah zajišťuje vzájemné spojení obcí s počtem 2 – 5 tis. obyvatel (Moravský Žižkov, Prušánky, Josefov), propojuje Břeclavsko a Hodonínsko a napojuje území na nadřazenou silniční síť (dálnice D2, silnice I/55). ZÚR JMK navrhuje koridor pro přeložku silnice II/423 (**DS35**) ve vztahu k plánované R55. Koridor pro přeložku vychází z umístění MÚK Mikulčice na R55 a bude sloužit jako přivaděč k R55.

II/602 Bosonohy, obchvat (DS36)

Silnice II/602 je součástí krajského tahu K26 (Velká Bíteš –) hranice kraje – Přibyslavice – Lesní Hluboké – Domašov – Ostrovačice (D1, I/23) – Troubsko (D1, R43) – Brno, západ (I/23). Tah umožňuje propojení oblasti Brno-venkov s Třebíčskem a páteřní obsluhu sídel vyššího významu (Velká Bíteš, Rosice, Brno). Tah přebírá funkci doprovodné silnice k dálnici D1. Silnice II/602 je v Bosonohách výrazně dopravně zatížena. Podle výsledků celostátního sčítání dopravy na silniční síti v ČR v roce 2010 dosahovala intenzita dopravy v Bosonohách hodnoty 11,7 tis. voz. / 24 hod. ZÚR JMK navrhuje koridor pro obchvat Bosonoh (**DS36**). Koridor vychází z „Technické studie Bosonohy II/602 obchvat, Linio Plan Brno, 2012“, která navrhuje trasu obchvatu v poloze respektující výhledovou MÚK D1, JZT a R43. Realizací stavby dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v obci z hlediska exhalací a hluku.

II/425 Rajhrad – Modřice (DS39)

Silnice II/425 je součástí krajského tahu K11 (Brodské – hranice ČR / Slovensko –) Lanžhot (D2) – Břeclav (I/55) – Velké Pavlovice – Hustopeče – Velké Němčice – Židlochovice – Rajhrad (I/52). Tah zprostředkovává páteřní mezioblastní vztahy, vazby sídelní struktury vyššího významu a přebírá funkci doprovodné silnice k dálnici D2 a rychlostní silnici R52. V Generelu krajských silnic je sledováno nové prodloužení silnice II/425 v úseku Modřice – Rajhrad. Dojde tím k doplnění krajské silniční sítě a chybějícího propojení silnic II/152 a II/425. Trasa v tomto území bude plnit funkci doprovodné komunikace k rychlostní silnici R52. ZÚR JMK navrhuje koridor pro prodloužení silnice II/425 v úseku Rajhrad – Modřice (**DS39**). Koridor vychází z trasování související rychlostní silnice R52.

III/05531 Mikulčice, obchvat (DS37); III/05531 Hrušky – Břeclav (DS38)

Silnice III/05531 je součástí krajského tahu K13 Břeclav (I/55) – Moravská Nová Ves – Mikulčice – Lužice – Hodonín (I/51, II/431, II/432). Umožňuje vzájemné propojení a vazby sídelní struktury vyššího významu a spojení průmyslových zón Břeclav, Mikulčice, Hodonín. Silnice III/05531 bude po realizaci R55 tvořit funkci doprovodné komunikace k R55. Z tohoto důvodu je nutné dobudovat chybějící úseky komunikace a zajistit návaznost na R55 mimo zastavěná území obcí. ZÚR JMK navrhuje koridor pro silniční propojení Hrušek a Břeclavi (**DS38**) jako chybějící alternativu k rychlostní silnici R55. Dále ZÚR JMK navrhuje koridor pro severní obchvat Mikulčic (**DS37**), který vzhledem k existenci průmyslových zón zajistí přímé napojení území na R55 mimo zastavěná území obce.

Navržená řešení naplňují prioritu (23) PÚR – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury, prioritu (7) ZÚR JMK – vytvářet územní podmínky pro rozvoj a zkvalitnění krajské silniční sítě včetně potřebných infrastrukturních úprav. Vymezení koridorů silnic II. a III. třídy současně reaguje na požadavky na uspořádání a využití území metropolitní rozvojové oblasti **OB3** vymezené v ZÚR JMK – podporovat silniční dopravě průchod nadřazené dopravní sítě metropolitní rozvojovou oblastí a rozvedení dopravních proudů do koridorů, které budou schopny ochránit dotčená sídla metropolitní rozvojové oblasti před nadbytečnou dopravou při eliminaci negativních dopadů dopravy na životní prostředí.

Navržená řešení reagují na problémy, specifikované jako urbanistická závada v ÚAP Jihomoravského kraje – kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostačovat zejména v jižní části území narůstajícím objemům tranzitní a zejména zdrojové a cílové dopravy a je zásadním omezením rozvoje území. Navržená řešení reagují na problémy, specifikované jako hygienické závady v ÚAP JMK – zatížení území obcí imisemi a hlukem ze silniční dopravy. Realizací staveb dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v obcích.

Železniční doprava

Jihomoravský kraj leží na křižovatce Baltsko-jadranského koridoru s Východním a východostředomořským koridorem z revidované politiky TEN-T. Současně Jihomoravským krajem prochází I. a II. národní tranzitní železniční koridor (TŽK), což je z hlediska mezinárodních i národních vazeb pro kraj významnou skutečností. Železniční infrastruktura v JMK a obecně v ČR však trpí i nadále výraznou podfinancovaností, na kterou ZÚR JMK reaguje vymezením koridorů pro železniční dopravu. Na území JMK se nachází významná regionální centra Blansko, Boskovice, Břeclav, Hodonín, Kyjov, Vyškov, Znojmo, z nichž zejména u některých (Boskovice, Vyškov a Znojmo) je nezbytné zajistit adekvátní napojení železniční infrastrukturou prostřednictvím navržených koridorů.

Koncepce železniční infrastruktury vychází z nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí (TEN-T), platné Dopravní politiky pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. Je zohledněn také Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006. Z hlediska Dopravní politiky, která je v souladu s revidovanou politikou sítě TEN-T, je Jihomoravský kraj křižovatkou tras Rychlého spojení RS1 Praha – Brno – Ostrava a RS2 Brno – Břeclav – Vídeň / Bratislava. Tento provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR je v tomto dokumentu rovněž definován. Dopravní politika pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 v kapitole Vytváření podmínek pro soudržnost regionů stanovuje opatření "Modernizovat dopravní infrastrukturu s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti všech krajů a s ohledem na podporu regionů" v případě JMK se jedná o zásadní nedostatky napojení velkých měst Znojma a Vyškova v rámci kraje ve směru do centra kraje.

Z politiky územního rozvoje jsou respektovány všechny koridory procházející JMK, tedy, ŽD1 Brno – Přerov (stávající trať č. 300) s větví na Kroměříž – Otrokovice – Zlín – Vizovice, stávající trať č. 280 (Hranice na Moravě – Horní Lideč – hranice ČR / SR – Púchov), možné využití úseků stávajících tratí č. 303 Kroměříž – Hulín, č. 330 Hulín – Otrokovice, č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice, ŽD7 Pardubice – Česká Třebová – Brno, C-E61 Děčín – Nymburk – Kolín, Kolín – Havlíčkův Brod – Brno (pokračování je již součástí I. tranzitního železničního koridoru) a VR1 (Dresden –) hranice ČR / SRN – Praha, (Nürnberg –) hranice SRN / ČR – Plzeň – Praha, Praha – Brno – hranice ČR / Rakousko, resp. SR (– Wien, Bratislava), Brno – Ostrava – hranice ČR / Polsko (– Katowice).

Koncepce železniční infrastruktury respektuje priority územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a priority územního plánování ZÚR JMK, jmenovitě podporuje polycentrický rozvoj zlepšením vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení, podporuje napojení na železniční infrastrukturu sousedních krajů (Vysočina, Olomoucký, Zlínský) a států a zejména respektuje priority v odstavcích (6) a (7), které se týkají zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní a mezinárodní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koncepce rovněž reflektuje dopravní závady z ÚAP JMK včetně závady dopravní přetížení komunikační sítě v území Brněnské aglomerace snahou o vytvoření lepších podmínek pro železniční dopravu a tím převedení dopravních zátěží z IAD na dopravu železniční.

Pro národní a nadnárodní relace kolejové dopravy ZÚR JMK respektují stávající síť modernizovaných tratí zařazených do systému TEN-T, pro chybějící adekvátní spojení Brno – Vyškov – Přerov vymezují koridor nové železniční trati, tzv. „Nová Přerovská trať“ a umožňují výhledové převedení dálkových relací na síť nových tratí (konvenčních a vysokorychlostních) v rámci koncepce tzv. „rychlých spojení“. Koncepci „rychlých spojení“ ZÚR JMK dále podporují a naplňují vymezením územních rezerv pro koridory vysokorychlostních tratí včetně variantního řešení železničního uzlu Brno (ŽUB) a koridoru pro optimalizaci tratě č. 260 Brno – Česká Třebová. Územní ochrana vytváří předpoklady pro výhledovou stabilizaci koridorů po ukončení zpracovávaných studií proveditelnosti VRT na území ČR. Výhledové přenesení dálkových relací na nové tratě umožní uvolnit kapacity na stávající síti železničních tratí pro místní a nadmístní relace.

Pro místní a nadmístní relace ZÚR JMK respektují stávající síť celostátních a regionálních drah a vytváří územní předpoklady pro příznivější vývoj modal splitu směrem ke kolejové dopravě, prioritně v metropolitní rozvojové oblasti **OB3** a jeho jádrovém území. ZÚR JMK vymezují koridory pro optimalizaci stávajících železničních tratí radiálně směřujících do Brna a koridory pro novostavby, modernizace a optimalizace tratí, které jsou do těchto radiálně směřujících tratí zaústěny. Cílem je převedení části pravidelných relací za prací a vzděláním do Brna na ekologicky šetrnější kolejovou dopravu jako součást integrovaného dopravního systému (IDS). Pro ostatní místní a nadmístní relace vytváří ZÚR JMK územní podmínky pro kvalitnější kolejové napojení významných regionálních center Znojma a Vyškova vymezením koridorů pro optimalizaci železničních tratí č. 244 a 246 a územních rezerv pro koridory tzv. „Křenovické spojky“, výhybny Zbýšov, optimalizaci a zkapacitnění tratě Chrlice – Sokolnice. ZÚR JMK ukládají vymezit navazující koridory kolejových propojení na území města Brna v ÚPD.

Nové koridory pro železniční infrastrukturu umožní celkové zvýšení kapacity, bezpečnosti a spolehlivosti drážní dopravy v rámci kraje jako základ pro rozvoj IDS JMK a převedení části výkonu nákladní dopravy na železniční síť – jedna z podmínek pro udržitelnou dopravu a udržitelný rozvoj kraje.

Podpora rozvoje dopravy železniční v ZÚR JMK je v souladu s udržitelným rozvojem kraje, tedy § 18 zákona 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů, neboť doprava železniční má oproti dopravě silniční relativně nižší energetickou náročnost, nižší prostorové nároky, je bezpečnější a emituje méně polutantů do ovzduší. Železniční doprava vzhledem k výše zmíněným hlediskům rovněž chrání veřejné zájmy a vytváří v souladu s § 19, odst. h) 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů podmínky pro odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn (závislost na ropě, variabilita zdrojů elektrické energie).

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

(k bodům 115 – 116)

Trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Nová Přerovská trať“) (DZ01)

Trať č. 300 Brno – Přerov, která propojuje důležitá města Jihomoravského a Olomouckého kraje Brno (378 tis. obyvatel), Vyškov (22 tis. obyvatel) s Přerovem (47 tis. obyvatel) je jednokolejná elektrizovaná celostátní železniční trať, která patří do evropského železničního systému TEN-T, dovolená traťová třída zatížení je C3, což znamená omezení pro nákladní vlaky, maximální traťová rychlost je 100 km/h s četnými propady rychlosti vlivem traťových poměrů. Trať je zabezpečena pouze automatickým hradlem a částečně reléovým poloautoblokem bez kontroly volnosti trati. Trasa železniční trati vykazuje relativně značnou křivolakost a prochází relativně hodně urbanizovaným územím. Dle Dopravních sektorových strategií, 2. fáze je na trati nedostatečná kapacita v celodenním období, výrazné omezení při konstrukci GVD, přičemž je zde zřetelná poptávka po přepravě vlivem menších i větších sídel navázaných na tuto trať. Uvedené parametry tratě neodpovídají technickým směrnicím interoperability evropského konvenčního železničního systému (TSI) ani poptávce po přepravě, na trati prakticky chybí segment osobních vlaků Vyškov – Brno. Poslední větší rekonstrukce železniční trati proběhla v letech 1971 – 1978 jako obnova železničního svršku.

Úkol pro zpřesnění koridoru ukládá politika územního rozvoje v podobě koridoru konvenční železniční dopravy ŽD1 Brno – Přerov (stávající trať č. 300) s větví na Kroměříž – Otrokovice – Zlín – Vizovice, stávající trať č. 280 (Hranice na Moravě – Horní Lideč – hranice ČR / SR – Púchov), možné využití úseků stávajících tratí č. 303 Kroměříž – Hulín, č. 330 Hulín – Otrokovice, č. 331 Otrokovice – Zlín – Vizovice jako vytvoření koridoru pro rychlou kapacitní dopravní cestu, kde se očekává vysoká intenzita osobní dopravy. Zabezpečení napojení krajského města Zlína na úrovni odpovídající ostatním krajským městům, zkrácení cestovní doby směrem na Slovensko z oblastí Jihomoravského a Zlínského kraje a zabezpečení rychlého kapacitního spojení krajského města Zlína se severovýchodem kraje (Vsetín, Valašské Meziříčí). Na problém chybějícího adekvátního spojení Brno – Přerov rovněž upozorňuje Dopravní politika pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 i ÚAP JMK 2013.

Ze studie proveditelnosti Nové Přerovské tratě zpracovávané v letech 2013 – 2014 vyšla jako optimální varianta modernizace trati na rychlost 200 km/hod. Výběrem této varianty je dosaženo stability grafikonu vlakové dopravy (dále GVD), výrazných úspor v jízdních dobách, provozních nákladech a nákladech na údržbu, což se projevuje v celkovém ekonomickém hodnocení nových tras v DETR analýze ve studii proveditelnosti Navržená varianta trasy M2 ze studie proveditelnosti se stala základní osou pro koridor **DZ01**, který byl vymezen na základě odvození od ochranného pásma dle § 8 odst. (1), písm. b) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů od osy. Koridor umožňuje mírnou variabilitu trasy uvedenou ve studii proveditelnosti tak, aby se odstranily případné kolize,

kteřé mohou vyplynout z podrobnějších stupňů dokumentace. Součástí nové trasy železniční trati Brno – Přerov je zrušení stávajícího úseku železniční trati s protisměrnými oblouky v severní části Vyškova.

Koridor **DZ01** je ukončen v lokalitě Slatinka tak, aby bylo umožněno výhledové pokračování trati do obou uvažovaných variant nového hlavního nádraží v Brně. Trať v koridoru **DZ01** je tak možné napojit jak do stávajících stop tratí, tak do stopy nové trati výhledově vymezené v rámci územní rezervy **RDZ04**.

Nová železniční trať v koridoru **DZ01** umožní navýšení počtu spojů na trase Brno – Vyškov – Přerov a tím dá prostor pro snížení intenzit automobilové dopravy na dálnici D1 a jejich přenesení na udržitelnou dopravu železniční.

Navržený koridor reflektuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor reflektuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (6) a (7) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy dopravy, napojení na nadřazenou národní a mezinárodní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje a posiluje vazby na sousední kraj, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati se nachází v rozvojové ose **OS10** vymezené v politice územního rozvoje a zpřesněné v ZÚR JMK a vytváří tak územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt. Koridor reflektuje záměr na provedení změn v území „tratě č. 340 a 300 Brno – Vyškov – hranice kraje, modernizace; „Nová Přerovská trať“ z ÚAP JMK 2013 s převzetím navrhované osy trati s úpravou dle studie proveditelnosti z roku 2014 od firmy SUDOP Brno.

(k bodům 117 – 118)

Trať č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice, optimalizace (DZ02)

Trať č. 250 spojuje důležitá města Jihomoravského kraje Brno, Kuřim a Tišnov. Dle SLDB 2011 tvoří dojížděkový proud Kuřim – Brno jeden z 13 nejmohutnějších dojížděkových proudů v ČR a zároveň se jedná o největší dojížděkový proud do Brna. Trať je dvojkolejná elektrizovaná konvenční celostátní dráha, která v současnosti patří do evropského železničního systému TEN-T, dovolená traťová třída zatížení je D4, maximální traťová rychlost je 85 – 120 km/h s propady rychlosti vlivem traťových poměrů. Dle Dopravních sektorových strategií, 2. fáze je na trati omezení kódu kombinované dopravy. Železniční trať nevyhovuje dohodám AGC a AGTC. Železniční trať č. 250 je významnou dopravní cestou z hlediska příměstských vazeb Brna i dálkových relací.

Úkol pro zpřesnění koridoru ukládá politika územního rozvoje v podobě koridoru konvenční železniční dopravy C-E61 Děčín – Nymburk – Kolín, Kolín – Havlíčkův Brod – Brno, (pokračování je již součástí I. tranzitního železničního koridoru) s důvodem vymezení koridoru dodržení závazků ČR jako signatáře mezinárodních dohod AGC a AGTC. Projekt SJKD počítá s touto tratí jako s páteřní tratí v příměstské oblasti Brna napojenou na vlastní úsek kolejového diametru uvnitř města Brna, proto je přestavba trati sledována v dokumentu Aktualizace studie proveditelnosti Severojižního kolejového diametru v Brně z roku 2011 i v dokumentu Studie aglomeračního projektu brněnské příměstské železniční dopravy 2020.

Poloha koridoru určená stávající osou železniční trati a šířkově vymezená odvozením od ochranného pásma dle § 8 odst. (1), písm. a) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů od osy byla stanovena na základě dokumentu Aktualizace studie proveditelnosti Severojižního kolejového

diametru v Brně z roku 2011. SJKD včetně navazujících tratí na Tišnov a Vyškov tvoří ucelený provozní koncept. SJKD je důležitý infrastrukturní projekt v rozvojové oblasti **OB3** vytvářející kolejovou osu města ve směru sever – jih s napojením na přilehlý region Brna tratěmi č. 250 Brno – Tišnov a č. 300 Brno – Křenovice, resp. Vyškov. Základem systému je drážní infrastruktura pro lehké elektrické jednotky umožňující až pětiminutový interval mezi spoji v centrální oblasti města. Cílem optimalizace železniční trati č. 250 v koridoru **DZ02** je zkvalitnění parametrů trati jak pro příměstskou dopravu, tak dálkové vazby s dodržením mezinárodních dohod včetně přesunu výraznějších objemů přepravy nákladu na železnici. Vytvoření SJKD s přesahem do regionu dá prostor snížení intenzit IAD v radiálních směrech do Brna.

Cílem optimalizace v koridoru je kromě dodržení dohod AGC a AGTC přizpůsobení tratě intervalovému provozu lehkých elektrických jednotek, opatření pro zajištění vysoké stability GVD, přestavba zastávek a stanic umožňující optimální obsluhu přilehlých sídel, výstavbu záchytných parkovišť a v neposlední řadě i zajištění odstavu souprav, případně provozního ošetření souprav.

Navržený koridor reflektuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor reflektuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (6) a (7) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní a mezinárodní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati se nachází v rozvojové oblasti **OB3** vymezené v politice územního rozvoje a zpřesněné v ZÚR JMK a vytváří tak územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt a zároveň umožňuje udržitelný rozvoj převedením části vazeb realizovaných IAD na dopravu železniční. Koridor reflektuje záměr na provedení změn v území D51 „trať č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; optimalizace“ z ÚAP JMK 2013 s převzetím stávající osy trati.

Plochy a koridory nadmístního významu

(k bodům 119 – 120)

Trať č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; optimalizace s elektrizací a částečným zdvojkolejněním (DZ03)

Trať č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje je v rámci Jihomoravského kraje důležitá konvenční celostátní jednokolejná trať s nezávislou trakcí, částečně dvojkolejná v úseku Brno – Střelice, která propojuje Brno s příměstskou oblastí v rozvojové oblasti **OB3**, subregionálním centrem Střelice a lokálním centrem Zastávka u Brna a z hlediska národních vazeb také propojuje Brno s Třebíčí a Jihlavou. Dovolená třída traťového zatížení C3, zabezpečení je v úseku Brno – Střelice automatickým hradlem a v úseku Střelice – hranice kraje téměř výhradně telefonickým dorozumíváním. Traťová rychlost je 60 – 90 km/h s propady rychlosti až na 30 km/h z různých důvodů. Dle dopravních sektorových strategií, 2. fáze je na trati nedostatečná kapacita v celodenním období a existuje zde omezení z pohledu objednatel regionální osobní dopravy. V současné době dochází k poklesu počtu cestujících na trati vlivem nestabilního GVD a neatraktivního traťového intervalu mezi vlaky a cestující se přesouvají do IAD a do autobusů (špičkový interval 5 – 10 minut), které využívají silně zatížený úsek dálnice D1. Tato situace je trvale neudržitelná a optimalizace, zkapacitnění a elektrizace trati č. 240 mají šanci tento nepříznivý trend obrátit. Optimalizace trati č. 240 je sledována v dokumentu Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006.

Poloha a tvar koridoru vychází ze Studie proveditelnosti Elektrizace trati včetně předelektrizačních úprav Brno – Zastávka u Brna, kdy je koridor šíře 120 m nebo 200 m vymezen odvozením od ochranného pásma dle § 8 odst. (1), písm. a) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů od stávající osy. Koridor umožňuje v souladu s ČSN 736301 Projektování železničních drah a ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah mírnou rektifikaci trasy pro zlepšení směrových a výškových poměrů na trati umožňující snížení provozních nákladů a zkrácení jízdních dob či úpravu zemního tělesa s ohledem na geotechnické poměry nebo přeložky inženýrských sítí. Rozšíření koridoru na 200 m navíc umožňuje přístavbu traťové koleje na jakoukoliv stranu od traťové koleje stávající včetně navazujících staveb.

Optimalizace železniční trati č. 240 v koridoru **DZ03** umožní nejen rozvoj IDS a tím snížení intenzit IAD na krajských silnicích i dálnici D1, ale také zkvalitnění mezikrajských vazeb směrem na Kraj Vysočina.

Navržený koridor reflektuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor reflektuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (6) a (7) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje a vazbu na Kraj Vysočina, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati se nachází převážně v rozvojové oblasti **OB3** vymezené v politice územního rozvoje a zpřesněné v ZÚR JMK a vytváří tak územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt a zároveň umožňuje udržitelný rozvoj převedením části vazeb realizovaných IAD na dopravu železniční. Koridor reflektuje záměr na provedení změn v území **D56-A** „trať č. 240 Brno – hranice kraje, elektrizace včetně zdvojkolejnění úseku Střelice u Brna – Zastávka u Brna“ a **D56-B** „trať č. 240 Brno – hranice kraje, přeložky trati v úseku Zastávka u Brna – hranice Kraje“ z ÚAP JMK 2013 s převzetím stávající osy trati.

(k bodům 121 – 122)

Trať č. 260 a 262 Lhota Rapotina – Boskovice („Boskovická spojka“) (DZ04)

Boskovice s téměř 12 tisíci obyvateli tvoří významný zdroj a cíl cest, vzhledem k významné dojíždě z Boskovic do Brna, případně Blanska a zároveň nutné úvratové jízdě do žst. Skalice nad Svitavou a nemožnosti provázení ucelených vlaků vzhledem k rozdílnosti trakcí (nezávislá trakce na elektrifikovaných tratích je zpoplatněna vyšším poplatkem) ztrácí vlaková relace Brno – Boskovice na atraktivitě. Primárním cílem Boskovické spojky v koridoru **DZ04** je zkvalitnění regionální dopravy a tedy rozvoj IDS, realizací tohoto úseku železniční tratě včetně elektrizace dojde k možnosti provozovat přímé vlaky v relaci Brno – Boskovice ve špičkovém intervalu 30 minut a otevře se tím prostor k snížení intenzit IAD na silnici I/43. Boskovická spojka je sledována v dokumentu Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 i v dokumentu Studie aglomeračního projektu brněnské příměstské železniční dopravy 2020.

Koridor vychází ze Studie proveditelnosti Boskovické spojky z roku 2014, osa koridoru je tvořena osou trati ve variantě 3, z které je vymezen koridor široký 150 m, který umožňuje mírnou rektifikaci trasy trati s ohledem na vyšší podrobnost následné dokumentace při dodržení ČSN 736301 Projektování železničních drah a ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah. Základem šířky je ochranné pásmo dráhy dle § 8 odst. (1), písm. a) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů zvětšené o 30 m pro možnost variabilnějšího trasování.

Navržený koridor reflektuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor reflektuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (6) a (7) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati se nachází v rozvojové ose **OS9** vymezené v politice územního rozvoje a zpřesněné v ZÚR JMK a vytváří tak územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt a zároveň umožňuje udržitelný rozvoj převedením části vazeb realizovaných IAD na dopravu železniční. Nepřímo rovněž působí na rozvojovou oblast OB3. Koridor reflektuje záměr na provedení změn v území D57 „Boskovická spojka“, propojení tratí č. 260 a 262 Doubravice – Lhota Rapotina“ z ÚAP JMK 2013.

(k bodům 123 – 124)

Trať Hrušovany u Brna – Židlochovice, obnova a elektrizace (DZ05)

Židlochovice s 3,5 tis obyvateli jsou důležitým mikroregionálním centrem v rozvojové oblasti **OB3** JMK. Židlochovice mají výhodnou polohu mezi dálnicí D2 a I. tranzitním železničním koridorem. Ačkoliv jsou Židlochovice na dálnici D2 napojené téměř přímo, na TŽK nikoliv, přestože kdysi do Židlochovic sjíždná železniční trať vedla, pravidelná osobní doprava byla na trati zastavena v roce 1979, v současné době (2014) je trať nesjíždná. Zaústění regionální železniční trati do žst. Hrušovany u Brna umožňuje vedení přímých vlaků Brno – Židlochovice, nebo zavedení křídlových vlaků, což je žádoucí z hlediska provozního konceptu tratí v IDS.

Obnova trati Hrušovany u Brna – Židlochovice je sledována v dokumentu Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 i v dokumentu Studie aglomeračního projektu brněnské příměstské železniční dopravy 2020. Obnova trati zcela jistě převezme některé z pravidelných cest na relaci Židlochovice – Brno a dojde tak ke snížení intenzit IAD která má zdroj a cíl v Židlochovicích.

Poloha a tvar koridoru vychází z polohy stávající nesjíždné železniční trati a šíře koridoru 120 m je odvozena od ochranného pásma dle § 8 odst. (1), písm. a) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů od stávající osy. Koridor umožňuje v souladu s ČSN 736301 Projektování železničních drah a ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah mírnou rektifikaci trasy pro zlepšení směrových a výškových poměrů na trati umožňující snížení provozních nákladů a zkrácení jízdních dob či úpravu zemního tělesa s ohledem na geotechnické poměry nebo přeložky inženýrských sítí.

Navržený koridor reflektuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor reflektuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (6) a (7) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati se nachází v rozvojové oblasti **OB3** vymezené v politice územního rozvoje a zpřesněné v ZÚR JMK a vytváří tak územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt a zároveň umožňuje udržitelný rozvoj převedením části vazeb realizovaných IAD na dopravu železniční. Koridor reflektuje záměr na provedení změn v území „Hrušovany u Brna – Židlochovice, obnova tratě“ z ÚAP JMK 2013 s převzetím stávající osy tratě.

(k bodům 125 – 126)

Trať č. 254 Šakvice – Hustopeče u Brna, optimalizace a elektrizace (DZ06)

Hustopeče, které leží mezi dálnicí D2 a I. tranzitním železničním koridorem, jsou se svými téměř 6 tisíci obyvateli důležitým subregionálním centrem v rozvojové ose **OS10**. Z Hustopečí vyjíždí dle SLDB 2011 každý den za prací a vzděláním pravidelně přibližně 550 osob mimo obec do stejného kraje. Trať č. 254 Šakvice – Hustopeče je jednokolejnou regionální tratí s nezávislou trakcí, traťová třída zatížení je C3, trať je provozována podle předpisu D3 s dirigováním. Traťová rychlost je 60 km/h s propady rychlosti až na 40 km/h vlivem traťových poměrů, špatného stavu železničního svršku a zabezpečení železničních přejezdů.

Optimalizace trati Šakvice – Hustopeče je sledována v dokumentu Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 i v dokumentu Studie aglomeračního projektu brněnské příměstské železniční dopravy 2020.

Poloha a tvar koridoru vychází z polohy stávající železniční trati, šíře koridoru 120 m je odvozena od ochranného pásma dle § 8 odst. (1), písm. a) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů od stávající osy. Šíře koridoru je zvětšena ve směrových obloucích pro větší variabilitu při rektifikaci oblouků, která umožní navýšit traťovou rychlost a tím zkrátit jízdní doby. Koridor umožňuje v souladu s ČSN 736301 Projektování železničních drah a ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah rektifikaci trasy pro zlepšení směrových a výškových poměrů na trati umožňující snížení provozních nákladů a zkrácení jízdních dob či úpravu zemního tělesa s ohledem na geotechnické poměry nebo přeložky inženýrských sítí. Optimalizací železniční tratě v koridoru **DZ06** dojde ke zvýšení atraktivity cestování vlaky IDS pro obyvatele Hustopečí, a proto se předpokládá snížení intenzit IAD, která má zdroj a cíl v Hustopečích.

Navržený koridor reflektuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor reflektuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (6) a (7) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati se nachází v rozvojové ose **OS10** vymezené v politice územního rozvoje a zpřesněné v ZÚR JMK a vytváří tak územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt a zároveň umožňuje udržitelný rozvoj převedením části vazeb realizovaných IAD na dopravu železniční. Nepřímo rovněž působí na rozvojovou oblast **OB3**. Koridor reflektuje záměr na provedení změn v území D59 „trať č. 254 Šakvice – Hustopeče, elektrizace“ z ÚAP JMK 2013.

(k bodům 127 – 128)

Trať č. 246 Znojmo – Břeclav, optimalizace (DZ07)

Město Znojmo se 34 tisíci obyvateli je významným regionálním centrem v Jihomoravském kraji a zároveň druhým největším městem v kraji. Znojmo je relativně dobře napojené na Rakouskou železniční infrastrukturu, nikoliv však na českou, která je velmi zastaralá a nevyhovuje současným nárokům na konkurenci s IAD. V Kapitole 4.1.2 Vytváření podmínek pro soudržnost region z Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 je jako jeden z hlavních nedostatků v oblasti napojení velkých měst v rámci krajů ve směru do centra kraje uvedeno Znojmo. Trať č. 246 Znojmo – Břeclav je jednokolejnou neelektrizovanou celostátní konvenční tratí, traťová třída zatížení

je D4. Část trati je zabezpečena pouze telefonickým dorozumíváním, část automatickým hradlem bez oddílových návěstidel. Traťová rychlost je 80 km/h s množstvím propadů až na 40 km/h z důvodu traťových poměrů, zabezpečení provozu na trati i zabezpečení železničních přejezdů.

Vzhledem ke geomorfologickým poměrům je možná úprava stávající trati pouze s mírnou rektifikací stávající trasy s výsledkem výrazného zkrácení jízdní doby, úspora času může přesáhnout 40% stávající jízdní doby, což se také projeví velmi příznivě na provozních nákladech.

Koridor trati je vymezen ve stávajícím ochranném pásmu dráhy stanoveném dle § 8 odst. (1), písm. a) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Koridor šířky 120 m umožní v souladu s ČSN 736301 Projektování železničních drah a ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah mírnou rektifikaci trasy pro zlepšení směrových a výškových poměrů na trati umožňující snížení provozních nákladů a zkrácení jízdních dob či úpravu zemního tělesa s ohledem na geotechnické poměry nebo přeložky inženýrských sítí.

Výsledkem realizace v koridoru **DZ07** by měl být přesun části pravidelných vazeb z IAD na dopravu železniční v rámci IDS.

Navržený koridor reflektuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor reflektuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (6) a (7) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní a mezinárodní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati propojuje rozvojové osy PÚR a ZÚR JMK **OS10**, ZÚR JMK **N-OS2** a rozvojovou oblast nadmístního významu **N-OB1** a vytváří tak územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt a zároveň umožňuje udržitelný rozvoj převedením části vazeb realizovaných IAD na dopravu železniční. Koridor reflektuje identifikovanou slabou stránku SWOT analýzy z ÚAP JMK 2013 „Nepříznivý stav železniční sítě spojený s nevyhovujícími prostorovými parametry stávajících tratí neumožňují kvalitní obsluhu Znojemska železniční dopravou (dálkovou i regionální) – s výjimkou napojení na Vídeň“.

(k bodům 129 – 130)

Trať č. 241 Znojmo – hranice kraje, optimalizace a elektrizace (DZ08)

Město Znojmo se 34 tisíci obyvateli je významným regionálním centrem v Jihomoravském kraji a zároveň druhým největším městem v kraji. Znojmo je relativně dobře napojené na Rakouskou železniční infrastrukturu, nikoliv však na českou, která je velmi zastaralá a nevyhovuje současným nárokům na konkurenci s IAD. Propojení druhého největšího města JMK a krajského města Kraje Vysočina je tak z hlediska udržitelné dopravy nevyhovující. Trať č. 241 Znojmo – Jihlava je jednokolejnou neelektrizovanou celostátní konvenční tratí, traťová třída zatížení je D4. Část trati je zabezpečena pouze telefonickým dorozumíváním, část automatickým hradlem bez oddílových návěstidel. Traťová rychlost je 80 km/h s propady rychlosti na 60 km/h především z důvodu traťových poměrů. Některé žst. a zastávky se nachází ve velkých docházkových vzdálenostech od těžišť osídlení, přestože by bylo možné najít výhodnější polohu. Vzhledem ke geomorfologickým poměrům je možná úprava stávající trati pouze s mírnou rektifikací stávající trasy s výsledkem zkrácení jízdní doby, a tedy i provozních nákladů.

Koridor trati je vymezen ve stávajícím ochranném pásmu dráhy stanoveném dle § 8 odst. (1), písm. a) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Koridor šířky 120 m umožní v souladu

s ČSN 736301 Projektování železničních drah a ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah mírnou rektifikací trasy pro zlepšení směrových a výškových poměrů na trati umožňující snížení provozních nákladů a zkrácení jízdních dob či úpravu zemního tělesa s ohledem na geotechnické poměry nebo přeložky inženýrských sítí.

Výsledkem realizace v koridoru **DZ08** by měl být přesun části pravidelných vazeb z IAD na dopravu železniční.

Navržený koridor reflektuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor reflektuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (6) a (7) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje a napojení na Kraj Vysočina, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati propojuje rozvojovou oblast JMK **N-OB1** a specifickou oblast **N-SOB1** a vytváří tak územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt a zároveň umožňuje udržitelný rozvoj převedením části vazeb realizovaných IAD na dopravu železniční. Koridor reflektuje identifikovanou slabou stránku SWOT analýzy z ÚAP JMK 2013 „Nepříznivý stav železniční sítě spojený s nevyhovujícími prostorovými parametry stávajících tratí neumožňují kvalitní obsluhu Znojemska železniční dopravou (dálkovou i regionální) – s výjimkou napojení na Vídeň“.

(k bodům 131 – 132)

Trať č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou / Ivančice – Střelice, optimalizace (DZ09)

Trať č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou / Ivančice – Střelice je jednokolejnou neelektrizovanou celostátní konvenční tratí, traťová třída zatížení je C3. Část trati je zabezpečena pouze telefonickým dorozumíváním, část automatickým hradlem bez oddílových návěstidel. Traťová rychlost je 70 – 80 km/h s množstvím propadů až na 30 km/h především z důvodu traťových poměrů. Některé žst. a zastávky se nachází ve velkých docházkových vzdálenostech od těžišť osídlení, město Ivančice s cca 9,5 tisíci obyvateli nemá moderní železniční napojení na Brno a Znojmo, přestože poptávka po dopravě existuje. Trať má tak potenciál stát se důležitější spojnici než dosud, jelikož propojuje dvě důležité celostátní trati v rámci kraje, napojuje navrhované terminály IDS Ivančice, Miroslav a Hrušovany nad Jevišovkou a je navíc paralelou k l. tranzitnímu železničnímu koridoru a vytváří tak alternativní spojení Brno – Znojmo.

Koridor trati je vymezen ve stávajícím ochranném pásmu dráhy stanoveném dle § 8 odst. (1), písm. a) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Koridor šířky 120 m umožní v souladu s ČSN 736301 Projektování železničních drah a ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah mírnou rektifikací trasy pro zlepšení směrových a výškových poměrů na trati umožňující snížení provozních nákladů a zkrácení jízdních dob či úpravu zemního tělesa s ohledem na geotechnické poměry nebo přeložky inženýrských sítí.

Výsledkem realizace v koridoru **DZ09** by měl být přesun části pravidelných vazeb z IAD na dopravu železniční a zlepšení dopravní dostupnosti menších obcí podél železniční trati s Brnem, Znojmem a Ivančicemi.

Navržený koridor reflektuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor reflektuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené

v odstavcích (6) a (7) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati vychází z rozvojové oblasti **OB3** a protíná rozvojovou osu **N-OS1** a vytváří územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt a zároveň umožňuje udržitelný rozvoj převedením části vazeb realizovaných IAD na dopravu železniční. Koridor reflektuje identifikovanou slabou stránku SWOT analýzy z ÚAP JMK 2013 „Nepříznivý stav železniční sítě spojený s nevyhovujícími prostorovými parametry stávajících tratí neumožňují kvalitní obsluhu Znojemska železniční dopravou (dálkovou i regionální) – s výjimkou napojení na Vídeň“.

(k bodům 133 – 134)

Trať č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje, optimalizace a elektrizace (DZ10)

Na železniční trati č. 340 leží významná města Jihomoravského kraje, subregionální centra Slavkov u Brna s více než 6 tisíci obyvateli, Bučovice s více než 6 tisíci obyvateli, Nesovice a regionální centrum Kyjov s 11,5 tisíci obyvateli.

Trať č. 340 Brno – Šlapanice – Blažovice – Kyjov – Veselí nad Moravou – hranice kraje (– Uherské Hradiště je dvojkolejnou neelektrizovanou celostátní konvenční tratí, traťová třída zatížení je C3. Část trati je zabezpečena pouze telefonickým dorozumíváním. Traťová rychlost je 70 – 100 km/h s množstvím propadů až na 40 km/h především z důvodu traťových poměrů. Železniční stanice na trati jsou pouze poloperonizovány, což podvazuje propustnou výkonnost a snižuje bezpečnost železničního provozu.

Koridor trati je vymezen ve stávajícím ochranném pásmu dráhy stanoveném dle § 8 odst. (1), písm. a) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Koridor šířky 120 m umožní v souladu s ČSN 736301 Projektování železničních drah a ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah mírnou rektifikaci trasy pro zlepšení směrových a výškových poměrů na trati umožňující snížení provozních nákladů a zkrácení jízdních dob či úpravu zemního tělesa s ohledem na elektrizaci trati, geotechnické poměry nebo přeložky inženýrských sítí.

Výsledkem realizace v koridoru **DZ09** by měl být přesun části pravidelných vazeb z IAD na dopravu železniční a zlepšení dopravní dostupnosti měst a obcí podél železniční trati.

Navržený koridor reflektuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor reflektuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (6) a (7) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati vychází z rozvojové oblasti **OB3** a protíná rozvojovou osu **N-OS3** a **OS11** a vytváří územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt a zároveň umožňuje udržitelný rozvoj převedením části vazeb realizovaných IAD na dopravu železniční.

Vodní doprava

Plochy a koridory nadmístního významu

(k bodům 135 – 136)

Vodní tok řeky Moravy je dle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě ve znění pozdějších předpisů, od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice – Rohatec, vymezen jako dopravně významná využitelná vodní cesta. ZÚR JMK 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“ (DV01)

Úsek 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 tomto úseku jsou v rámci projektové přípravy navržena kompenzační opatření, která mají za cíl nahradit ekologickou újmu způsobenou realizací záměru. Tato kompenzační opatření jsou koncipována jako komplexní, zahrnující nejen území přímo dotčené stavbou, ale i celý přilehlý prostor. Nejvýraznějším kompenzačním prvkem je přeložka regionálního biokoridoru, včetně vybudování nového, přírodě blízkého, drobného vodního toku, který, na rozdíl od současného stavu na Radějovce, bude migračně prostupný pro řadu vodních organismů. Navrhovanými kompenzačními opatřeními budou vytvořeny podmínky pro zvýšení ekologické stability dotčeného území a zachování či rozšíření jeho biodiverzity.

Úsek 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 100 m, který je zároveň součástí územní rezervy pro průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe, územně vymezené v ZÚR JMK (**RDV01-A**). Šířka koridoru umožňuje úpravy stávajícího koryta, včetně umístění a realizace „rekreačních“ plavebních komor a dalších souvisejících staveb včetně doprovodné vybavenosti pro rekreační využití.

Záměr prodloužení Baťova kanálu není dle výsledků studie v územním konfliktu s územní rezervou pro průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe, ani s jeho případnou realizací a 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.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (22) – vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika) při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení z hlediska cestovního ruchu turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo). Dále reflektuje na priority územního plánování ZÚR JMK v odstavci (12d), které spočívá ve vytváření územních podmínek pro rozvoj aktivit rekreace, cestovního ruchu, turistiky a lázeňství na území kraje, s cílem zabezpečit potřeby jejich rozvoje v souladu s podmínkami v dotčeném území a s využitím kulturního potenciálu území při zachování a rozvoji jeho kulturních hodnot.

Letecká doprava

Plochy a koridory nadmístního významu

(k bodům 137 – 138)

Veřejné mezinárodní letiště Brno-Tuřany, modernizace (DL01)

Letiště je v evropských souvislostech součástí větve VIb. TEMMK a sítě TEN-T. Plocha je navržena s cílem vytvoření předpokladů pro další výhledový rozvoj mezinárodního letiště s přeshraničním dosahem, situovaném v metropolitní rozvojové oblasti **OB3** a jádru Brněnské aglomerace. V ZÚR JMK je vymezená plocha pro možný rozvoj letiště koordinována s ostatními souvisejícími plochami a koridory dotčeného území Šlapanicka, prioritně s koridorem **DZ01** (trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Nová Přerovská trať“)) a **RDZ03** (VRT Šlapanice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava)).

Záměr modernizace letiště Brno-Tuřany, společně s ostatními významnými záměry koncentrovanými do oblasti Šlapanicka (rozšíření dálnice D1 – **DS10**, JVT – **DS24**, „Nová Přerovská trať“ – **DZ01**), 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.

Navržené řešení naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (27) – vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území.

Veřejná logistická centra

Cílem budování veřejných logistických center je umožnit přesun nákladní dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční, leteckou, případně i na vodní dopravu. Tím by mělo dojít k odlehčení silniční sítě a zároveň ke snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo.

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

(k bodům 139 – 140)

Veřejné logistické centrum Brno (DG01)

ZÚR JMK vymezují plochu pro VLC nadmístního významu, lokalizovanou v dopravním uzlu IV. a VI. multimodálního dopravního koridoru s koncentrací tří druhů dopravy, tj. dálniční / silniční, železniční a leteckou.

Umístění veřejného logistického centra celostátního významu na Brněnsku je specifikováno v politice územního rozvoje. Plocha pro VLC Brno byla v minulosti uvažována v Heršpicích. S ohledem na možnost kvalitnějšího připojení na dálniční, silniční, železniční a leteckou dopravu se jevila vhodnější lokalita u letiště Brno-Tuřany. Proto byla zpracována „Územní studie umístění veřejného logistického centra – lokalita u letiště Brno-Tuřany (UAD – studio; 2014)“, která mimo jiné porovnávala i lokalitu v Heršpicích a lokalitu u letiště Brno-Tuřany. Z porovnání lokalit byla jednoznačně doporučena lokalita u letiště, která splňuje rozhodující kritéria výběru pro umístění VLC celostátního významu. Studie prověřovala 3 varianty u letiště. Varianta A předpokládá samostatné připojení na trať ze žst. Brno-Slatina. Varianta B uvažovala s odpojením ze stávající vlečky letiště Brno – výsledkem studie bylo, že vlečkové připojení nesplňuje technické parametry a varianta nebyla dále řešena. Varianta C se připojuje na stávající vlečku letiště Brno s jejím prodloužením. Silniční připojení je u všech variant na útvárovou dálniční křižovatku Tuřanka, Průmyslová. U všech variant jsou respektována ochranná pásma mezinárodního letiště Brno-Tuřany. Závěrem studie byla doporučena varianta C. ZÚR JMK navrhuje plochu pro VLC Brno v rozsahu variant A a C tak, aby bylo možné realizovat jednu z těchto variant.

Navržené řešení naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (27) – vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území. Dále reflektuje na priority územního plánování ZÚR JMK v odstavci (1), které spočívá ve vytváření územních podmínek pro naplnění vize Jihomoravského kraje jako ekonomicky prosperujícího regionu otevřeného vůči mezinárodní, výzvám a impulsům, poskytujícím svým obyvatelům prostor pro kvalitní život.

Plochy a koridory nadmístního významu

(k bodům 141 – 142)

Veřejné logistické centrum Břeclav (DG02)

ZÚR JMK 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 **DG02** vychází z podkladů: Studie proveditelnosti veřejného logistického centra Břeclav, SUDOP Brno s. r. o. 12/2003, Logistické centrum Břeclav pilotní projekt, DHV ČR, s. r. o. 6/2006, Veřejné logistické centrum Břeclav – regionální vazby a marketing, studie, SUDOP Brno, Eurovision, 2006.

Navržené řešení naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (27) – vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území. Dále reflektuje na priority územního plánování ZÚR JMK v odstavci (1), které spočívá ve vytváření územních podmínek pro naplnění vize Jihomoravského kraje jako ekonomicky prosperujícího regionu otevřeného vůči mezinárodní, výzvám a impulsům, poskytujícím svým obyvatelům prostor pro kvalitní život.

Integrovaný dopravní systém

Plochy a koridory nadmístního významu

(k bodům 143 – 145)

Rousínov, terminál IDS (DI01)

Ivančice, terminál IDS (DI02)

Mirotav, terminál IDS (DI03)

Letovice, terminál IDS (DI04)

Podivín, terminál IDS (DI05)

Zaječí, terminál IDS (DI06)

Skalice nad Svítavou, terminál IDS (DI07)

Hrušovany nad Jevišovkou, terminál IDS (DI08)

Jihomoravský kraj má nejrozvinutější integrovaný dopravní systém (IDS JMK) v ČR, přesto se musí dále rozvíjet, aby udržel tempo růstu s konkurenční IAD. Páteří IDS JMK je železniční doprava (pokud v dané lokalitě existuje a je v konkurenceschopném stavu k IAD), která je schopna pojmout koncentrované dopravní proudy a nevykazuje tolik externalit, jako doprava silniční (respektive mnoho externích nákladů je zahrnuto v poplatcích za dopravní cestu), jedná se tedy obecně o udržitelný dopravní mód. Aby IDS dobře fungoval, je nezbytné na dopravu železniční navázat ostatní druhy dopravy prostřednictvím terminálů IDS. Základem IDS je totiž synergie všech druhů doprav do jednoho celku. Plánem dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje pro období let 2012 – 2016 je stanoven standard kvality přestupu maximálně na 10 minut.

Polohy ploch pro navrhované terminály, případně rozšíření a přestavbu terminálů stávajících jsou stanoveny na základě polohy významných železničních stanic a vedení navazujících autobusových linek IDS tak, aby měly nové terminály co největší účinnost. Velikost plochy 100, nebo 200 m je stanovena s ohledem na obvyklé velikosti přednádraží tak, aby se do této plochy dalo umístit vždy několik příjezdových a odjezdových stání, plocha obratiště a případně i další prvky dle ČSN 736425, například stanoviště TAXI, parkoviště typu K+R, B+R či P+R. V případě složitějších prostorových poměrů je návrhová plocha zvětšena. Plochy terminálů jsou také uvedeny ve zpracované dokumentaci Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006.

Navržené plochy reflektují prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržené plochy reflektují prioritu územního plánování ZÚR JMK uvedenou v odstavci (7) ohledně dosažení optimální dopravní obslužnosti integrovaným dopravním systémem. Plochy dále podporují polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Plochy pro terminál IDS Mirotav leží v rozvojové ose **N-OS1**, plocha pro terminály Zaječí a Podivín leží v rozvojové ose **OS10**, plocha pro terminál Rousínov v rozvojové oblasti **OS10**, plocha pro terminál Letovice v rozvojové oblasti **OS9**, pouze terminál Ivančice neleží ani v rozvojové oblasti, rozvojové ose, ani specifické oblasti. Plochy reflektují identifikovanou slabou stránku SWOT analýzy z ÚAP JMK 2013 „neuspokojivý stav některých přestupních uzlů IDS“.

Cyklistická doprava

Plochy a koridory nadmístního významu

(k bodům 146 – 161)

Dálkové cyklistické koridory EuroVelo – ZÚR JMK vymezují formou územní identifikace podle obcí vedení mezinárodních dálkových cyklotras EuroVelo 4 (EV4), EuroVelo 9 (EV9) a EuroVelo 13 (EV13), 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. EV13 jako tzv. „stezka železné opony“ při západní a jižní hranici republiky.

- **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)
- **EuroVelo 13:** Barentsovo moře – Bospor v koridoru (Německo –) Cheb – Slavonice – Znojmo – 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 postupně realizují nebo územně zpřesňují v rámci studií a územně plánovacích podkladů a přípravných dokumentací na úrovni obcí.

Mezinárodní cyklistické koridory – přehled:

- Brno – Židlochovice – Hevlín – (Wien); „cyklostezka Brno – Vídeň“
- Brno – Blansko – Sloup (– Olomouc – Ostrava); „Jantarová stezka“
- Brno – Tišnov – Praha; „Pražská stezka“
- (Kraków –) 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“
- Blansko – Rájec-Jestřebí – Doubravice nad Svitavou – Skalice nad Svitavou – Svitávka – Letovice – Stvolová (– Březová – Svitavy – Ústí nad Orlicí); „Svitavská stezka“

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.

Krajské cyklokoridory (hlavní směry) – přehled

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

Navržené řešení naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (22) – vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika) a dále prioritu (7c) ZÚR JMK – vytvářet územní podmínky pro rozvoj a zkvalitnění infrastruktury pro cyklistickou dopravu jako alternativní formy každodenní dopravy na kratší

vzdálenosti, pro podporu rozvoje infrastruktury pro rekreační cyklistickou dopravu ke zpřístupnění a propojení oblastí a center cestovního ruchu a rekreace.

G.4.2. Technická infrastruktura

Elektroenergetika

(k bodům 162 – 167)

Koridor TEE01 vedení 400 kV Rohatec – hranice kraje (– Otrokovice) a nasmyčkování vedení V424 do TR Rohatec

Jedná se o koridor pro umístění nadzemního vedení VVN 400 kV spojující navrženou elektrickou stanicí Rohatec (Jihomoravský kraj) se stávající elektrickou stanicí Otrokovice (Zlínský kraj).

Záměr je sledován v ÚAP JMK. Podklady poskytl správce přenosové sítě – ČEPS, a. s.

V ZÚR JMK vymezený koridor **TEE01** zpřesňuje koridor E8, vymezený v politice územního rozvoje.

Koridor **TEE01** je vymezen v šíři 400 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 400 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost variabilního průchodu územím při dodržení ochranných pásem.

Vedení VVN 400 kV je navrženo pro zvýšení spolehlivosti napájení a zajištění dodávky elektrické energie v rámci nárůstu spotřeby pro oblasti více krajů (Jihomoravský, Zlínský).

Koridor je územně koordinován se Zlínským krajem.

Plocha TEE06 – elektrická stanice PS/ZVN 400/110 kV Rohatec

Jedná se o výstavbu nové elektrické stanice (transformační stanice) 400 kV (**TEE06**), která bude napojena jednak do stávajícího systému přenosu el. energie a jednak do nově budovaného systému, který přesahuje do sousedních krajů.

Záměry jsou sledovány v ÚAP JMK. Podklad poskytl přenosové sítě – ČEPS, a. s.

Pro vymezení byla stanovena plocha o rozloze 10 ha.

V ZÚR JMK vymezená plocha **TEE06** zpřesňuje koridor E8, vymezený v politice územního rozvoje a je vymezena o velikosti 10 ha pro bezpečné umístění potřebných technických zařízení včetně územních návazností pro připojení stávajících a navržených vedení.

Koridor a plocha jsou vymezeny v souladu s energetickými koncepcemi (státní i krajskou) včetně požadavku správce přenosové soustavy, a to z důvodu zabezpečení spolehlivosti dodávek elektrické energie.

Navrhované záměry naplňují priority územního plánování politiky územního rozvoje v odstavcích 28, 30 a 31, a to především ve vytváření územních podmínek pro zvyšování úrovně technické infrastruktury a zajištění bezpečného zásobování území energiemi.

(k bodům 168 – 171)

Koridory TEE02 (Slavětice –) hranice kraje – Sokolnice, nové vedení v souběhu se stávající linkou 400 kV, TEE03 Čebín – Přibyslavice – hranice kraje (– Mírovka), zdvojení vedení 400 kV (V422)

Jedná se o koridory pro umístění nadzemního vedení VVN 400 kV spojující stávající elektrickou stanicí Sokolnice (Jihomoravský kraj) se stávající elektrickou stanicí Slavětice (Kraj Vysočina) a stávající elektrickou stanicí Čebín (Jihomoravský kraj) se stávající elektrickou stanicí Mírovka (Kraj Vysočina).

Záměr je sledován v ÚAP JMK. Podklady poskytl správce přenosové sítě – ČEPS, a. s.

Koridor **TEE02** je vymezen v šíři 400 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 400 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází, s podmínkou, že min. šířka koridoru je 200 m (obce Dobelice, Rybníky, Telnice a Měnin). Šíře koridoru zohledňuje skutečnost variabilního průchodu územím při dodržení ochranných pásem.

Koridor **TEE03** je vymezen v šíři 300 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 400 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází. Z důvodu již zpracované dokumentace vlivu na životní prostředí EIA je navržena šíře koridoru 300 m. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost variabilního průchodu územím při dodržení ochranných pásem. Řešení spočívá v jiné stožárové řadě, ale ve stejné trase.

Koridor je územně koordinován s Krajem Vysočina.

ZÚR JMK územně vymezují **koridory nadmístního významu** pro umístění nadzemního vedení VVN 400 kV, které respektují požadavky rozvoje energetických zdrojů podle platné Státní energetické koncepce (aktualizace listopad 2012), jsou v souladu s Územní energetickou koncepcí Jihomoravského kraje (KEA, s. r. o., Brno, 11/2003, aktualizace duben 2008) a v koordinaci s předpokládanými toky přenosu elektrické energie, a to z důvodu zabezpečení spolehlivosti přenosu a dodávek elektrické energie.

Navrhované záměry naplňují priority územního plánování ZÚR JMK v odstavci (8), a to především ve vytváření územních podmínek pro zajištění optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou a zajištění dostatečné kapacity včetně bezpečného zásobování území energiemi.

(k bodům 172 – 174)

Plochy TEE04 – elektrická stanice 400 kV Čebín, rekonstrukce a rozšíření, plocha TEE05 – elektrická stanice 400 kV Sokolnice, rekonstrukce a rozšíření

Jedná se o plochy pro zajištění možnosti rozvoje stávajících elektrických stanic (transformačních stanic) 400 kV (**TEE04, TEE05**), které budou napojeny do systému stávajícího přenosu el. energie.

Záměry jsou sledovány v ÚAP JMK. Podklady poskytl správce přenosové sítě – ČEPS, a. s.

Pro vymezení byla stanovena plocha o rozloze 10 ha.

V ZÚR JMK vymezená plocha **TEE06** je vymezena o velikosti 10 ha pro bezpečné umístění potřebných technických zařízení včetně územních návazností pro připojení stávajících a navržených vedení. Následnou podrobnější dokumentací bude zpřesněna podle požadavků investora.

Plochy jsou vymezeny v souladu s energetickými koncepcemi (státní i krajskou) včetně požadavku správce přenosové soustavy, a to z důvodu zabezpečení spolehlivosti dodávek elektrické energie.

Navrhované záměry naplňují priority územního plánování ZÚR JMK v odstavci (8), a to především ve vytváření územních podmínek pro zajištění optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou a zajištění dostatečné kapacity včetně bezpečného zásobování území energiemi.

(k bodům 175 – 196)

Koridory a plochy nadmístního významu **TEE07 – TEE26**, jejichž seznam je uveden v *kap. D.2.1. textové části ZÚR JMK*.

Jedná se koridory pro umístění nadzemního vedení VVN 110 kV včetně navržených elektrických stanic VVN 110 kV, navazující na stávající distribuční systém nadzemního vedení VVN 110 kV, a v případě koridorů **TEE25** a **TEE26** o přestavbu stávajícího vedení VVN 110 kV, kdy koridory **TEE07**, **TEE08**, **TEE15**, **TEE19** a **TEE25** přecházejí hranice kraje (Pardubický, Olomoucký a Zlínský).

Záměry návrhu tras koridorů a ploch **TEE07 – TEE24** jsou sledovány v ÚAP JMK a podklady poskytl správce distribuční sítě – E.ON, koridory **TEE25** a **TEE26** nejsou sledovány v ÚAP JMK. Jejich vymezení bylo požadováno správcem distribuční sítě – E.ON.

Plochy a koridory **TEE07 – TEE24**, které jsou určeny pro umístění elektrických stanic 110 kV a nadzemních vedení VVN 110 kV, jsou vymezeny plochou 5 ha a šíří 300 m.

V ZÚR JMK vymezené plochy pro el. stanice jsou vymezeny o velikosti 10 ha pro bezpečné umístění potřebných technických zařízení včetně územních návazností pro připojení stávajících a navržených vedení. Následnou podrobnější dokumentací bude zpřesněna podle požadavků investora.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 300 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost variabilního průchodu územím při dodržení ochranných pásem.

Koridor **TEE08** byl na území obce Bučovice zúžen na 150 m, koridor **TEE14** na území obce Letovice byl zúžen na 50 m, koridor **TEE19** na území obcí Olomučany, Blansko, Jedovnice, Kulířov, Lipovec byl zúžen na 200 m, aby nedocházelo ke střetu se zastavěným územím a zastavitelnými plochami.

Koridory **TEE25** a **TEE26**, které jsou určeny pro rekonstrukci a zdvojení stávajícího vedení VVN 110 kV jsou vymezeny v šíři 200 m. Koridory jsou vymezeny z důvodu vzniku nové stavby (případně nové umístění sloupu z důvodu technického řešení) – výměna stávajících sloupů za jiný typ. Nová stožárová řada zúží rozsah ochranného pásma. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost variabilního průchodu územím při dodržení ochranných pásem.

ZÚR JMK územně vymezují plochy a koridory nadmístního významu **TEE07 – TEE26** pro umístění nadzemního vedení VVN 110 kV, které respektují požadavky rozvoje energetických zdrojů podle platné Státní energetické koncepce (aktualizace listopad 2012), jsou v souladu s Územní energetickou koncepcí Jihomoravského kraje (KEA, s. r. o., Brno, 11/2003, aktualizace duben 2008) a v koordinaci s předpokládanými toky přenosu elektrické energie. Ve spolupráci se správcem sítě byly vytipovány oblasti s nedostatečným výkonem, již pro současné odběry, stávajících elektrických stanic (transformoven) a oblasti s předpokládaným rozvojem, kde současná dodávka elektrické energie je rovněž nevyhovující. Na základě těchto aspektů byly vymezeny plochy a koridory pro elektrické stanice 110 kV a nadzemní vedení VVN 110 kV tak, aby byl zajištěn dostatečný napájecí výkon v dané oblasti a zároveň byla zajištěna spolehlivost a bezpečnost dodávky elektrického výkonu.

Koridory **TEE07**, **TEE08**, **TEE15**, **TEE19** a **TEE25** jsou územně koordinovány s Pardubickým, Olomouckým a Zlínským krajem.

Navrhované záměry naplňují priority územního plánování ZÚR JMK v odstavci (8), a to především ve vytváření územních podmínek pro zajištění optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou a zajištění dostatečné kapacity včetně bezpečného zásobování území energiemi.

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.

Navrhované záměry naplňují priority územního plánování ZÚR JMK v odstavci (8), a to především ve vytváření územních podmínek pro zajištění optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou a zajištění dostatečné kapacity včetně bezpečného zásobování území energiemi.

Plynárenství

Dle nového názvosloví jsou dříve nazývané VVTL plynovody označovány jako VTL plynovody nad 40 barů. Vzhledem k přehlednosti a neprodlování označování koridorů je v názvu pro koridor ponechán VVTL plynovod, rovněž i ve vlastním textu návrhu a odůvodnění se používá termín VVTL plynovod.

(k bodům 197 – 201)

Koridor TEP03 VVTL plynovod z okolí KS Břeclav na hranici ČR / Rakousko a plocha pro novou hraniční předávací stanici Poštorná

Jedná se o koridor pro umístění VVTL plynovodu spojující kompresní stanici Břeclav (Jihomoravský kraj) se systémem plynovodů společnosti WAG (Rakousko).

Záměr je sledován v ÚAP JMK. Podklad poskytl správce přenosové sítě – NET4GAS, s. r. o.

V ZÚR JMK vymezený koridor **TEP03** zpřesňuje koridor P2, vymezený v politice územního rozvoje pro propojení systémů NET4GAS (dříve RWE Transgas Net) a WAG (Rakousko).

Koridor je vymezen v šíři 320 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 320 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost šířky bezpečnostního pásma plynovodu a variabilního průchodu územím.

Vymezení koridoru propojovacího plynovodu je z důvodu zabezpečení plynulosti dodávek plynu.

Koridor je územně koordinován s Rakouskou republikou.

Koridor TEP04 VVTL plynovod KS Břeclav – Hrušky – Kyjov – hranice kraje; zdvojení

Jedná se o koridor pro umístění VVTL plynovodu spojující kompresorovou stanici Břeclav (Jihomoravský kraj) s navrženou kompresorovou stanicí Libhošť (Moravskoslezský kraj).

Záměr je sledován v ÚAP JMK. Podklad poskytl správce přenosové sítě – NET4GAS, s. r. o.

V ZÚR JMK vymezený koridor **TEP04** zpřesňuje koridor P9, vymezený v politice územního rozvoje pro posílení a zálohování významné vnitrostátní přepravní cesty.

Koridor je vymezen v šíři 320 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 320 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost šířky bezpečnostního pásma plynovodu a variabilního průchodu územím.

Koridor je územně koordinován se Zlínským krajem.

Vymezení koridoru plynovodu je z důvodu zabezpečení plynulosti dodávek plynu.

Koridor TEP05 VVTL plynovod Kralice – Bezměrov; úsek severně od Brna

Jedná se o koridor pro umístění VVTL plynovodu spojující kompresorovou stanicí Kralice nad Oslavou (Kraj Vysočina) s navrženou kompresorovou stanicí Bezměrov (Zlínský kraj).

Záměr je sledován v ÚAP JMK. Podklad poskytl správce přenosové sítě – NET4GAS, s. r. o.

V ZÚR JMK vymezený koridor **TEP05** zpřesňuje koridor P10, vymezený v politice územního rozvoje pro posílení významné vnitrostátní přepravní cesty.

Koridor je vymezen v šíři 320 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 320 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost šířky bezpečnostního pásma plynovodu a variabilního průchodu územím.

Koridor je územně koordinován se Zlínským krajem a Krajem Vysočina.

Vymezení koridoru plynovodu je z důvodu zabezpečení plynulosti dodávek plynu.

Navrhované záměry naplňují priority územního plánování politiky územního rozvoje v odstavcích 28, 30 a 31, a to především ve vytváření územních podmínek pro zvyšování úrovně technické infrastruktury a zajištění bezpečného zásobování území energiemi.

(k bodům 202 – 205)

ZÚR JMK územně vymezují **plochy a koridory nadmístního významu TEP01 a TEP02** pro umístění podzemních zásobníků plynu včetně doprovodných VVTL plynovodů, které respektují požadavky rozvoje energetických zdrojů podle platné Státní energetické koncepce (aktualizace listopad 2012), jsou v souladu s Územní energetickou koncepcí Jihomoravského kraje (KEA, s. r. o., Brno, 11/2003, aktualizace duben 2008).

Plocha a koridor TEP01 Podzemní zásobník plynu (PZP) Uhřetice – Dambořice, rozšíření včetně VVTL plynovodů

Jedná se o plochu a koridory pro zajištění rozšíření uskladňovacích kapacit podzemních zásobníků plynu s dopadem do distribučního systému ČR.

Záměr je sledován v ÚAP JMK. Podklad poskytl navrhovatel záměru – MND, a. s.

Pro vymezení plochy byla stanovena plocha o rozloze 15 ha, šíře koridoru 300 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 320 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost šířky bezpečnostního pásma plynovodu a variabilního průchodu územím. Podzemní zásobník je součástí tohoto koridoru – jedná se o podzemní objekt bez přímých nároků na plochu na povrchu, vymezená plocha je určena pro umístění technických a technologických zařízení. Podzemní zásobník bude mít dopad na okolí svými ochrannými a bezpečnostními pásmy. Plocha a koridor budou následnou dokumentací zpřesněny podle požadavků investora.

V ZÚR JMK vymezená plocha **TEP01** je navržena z důvodu rozšíření uskladňovacích kapacit stávajícího zásobníku plynu včetně propojovacích VVTL plynovodů pro distribuci zemního plynu.

Plochy a koridor TEP02 Podzemní zásobník plynu (PZP) Břeclav včetně VVTL plynovodů.

Jedná se o plochu a koridory pro zajištění návrhu uskladňovacích kapacit podzemních zásobníků plynu s dopadem do distribučního systému ČR.

Záměr je sledován v ÚAP JMK. Podklad poskytl navrhovatel záměru – Lama Gas Oil.

Pro vymezení plochy byla stanovena plocha o rozloze 5 ha, šíře koridoru 300 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 320 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost šířky bezpečnostního pásma plynovodu a variabilního průchodu územím. Podzemní zásobník je součástí tohoto koridor – jedná se o podzemní objekt bez přímých nároků na plochu na povrchu, vymezená plocha je určena pro umístění technických a technologických zařízení. Podzemní zásobník bude mít dopad na okolí svými ochrannými a bezpečnostními pásmy. Plocha a koridor budou následnou dokumentací zpřesněny podle požadavků investora.

V ZÚR JMK vymezená plocha **TEP02** je navržena z důvodu výstavby zařízení souvisejících s těžbou, uskladněním včetně propojovacích VVTL plynovodů pro distribuci zemního plynu.

Navrhované záměry naplňují priority územního plánování ZÚR JMK v odstavci (8), a to především ve vytváření územních podmínek pro zajištění optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou a zajištění dostatečné kapacity včetně bezpečného zásobování území energiemi.

(k bodům 206 – 210)

ZÚR JMK územně vymezují **koridory nadmístního významu TEP06 – TEP08** pro umístění VVTL plynovodů, které respektují požadavky rozvoje energetických zdrojů podle platné Státní energetické koncepce (aktualizace listopad 2012), jsou v souladu s Územní energetickou koncepcí Jihomoravského kraje (KEA, s. r. o., Brno, 11/2003, aktualizace duben 2008).

Koridor TEP06 VVTL plynovod KS Břeclav – podzemní zásobník plynu (PZP) Tvrdonice

Jedná se o koridor pro umístění VVTL plynovodu spojující kompresní stanici Břeclav s podzemním zásobníkem plynu Tvrdonice.

Záměr je lokálního charakteru ale svou funkcí, zabezpečení a posílení vnitrostátní přepravní cesty, se jedná o nadmístní význam.

Záměr je sledován v ÚAP JMK. Podklad poskytl správce přenosové sítě – NET4GAS, s. r. o.

Koridor je vymezen v šíři 320 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 320 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost šířky bezpečnostního pásma plynovodu a variabilního průchodu územím.

V ZÚR JMK vymezený koridor **TEP06** je navržen pro propojení kompresní stanice Břeclav a podzemním zásobníkem plynu Tvrdonice z důvodu zlepšení distribuce plynu – zajištění spolehlivosti a bezpečnosti dodávek.

Koridor TEP07 VVTL plynovod Brumovice – Uherčice

Jedná se o koridor pro umístění VVTL plynovodu spojující podzemní zásobník plynu Brumovice se stávajícím VVTL plynovodem v prostoru obce Uherčice.

Záměr je lokálního charakteru ale svou funkcí, zabezpečení a posílení vnitrostátní přepravní cesty, se jedná o nadmístní význam.

Záměr je sledován v ÚAP JMK. Podklad poskytl správce přenosové sítě – NET4GAS, s. r. o.

Koridor vymezen v šíři 320 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 320 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost šířky bezpečnostního pásma plynovodu a variabilního průchodu územím.

V ZÚR JMK vymezený koridor **TEP07** je navržen pro propojení zásobníku plynu Brumovice a stávajícím VVTL plynovodem vedeným v prostoru obce Uherčice z důvodu zlepšení distribuce plynu – zajištění spolehlivosti a bezpečnosti dodávek.

Koridor TEP08 VVTL plynovod Brumovice – Trkmanský Dvůr

Jedná se koridor pro umístění VVTL plynovodu spojující podzemní zásobník plynu Brumovice se stávajícím VVTL plynovodem v prostoru obce Uherčice.

Záměr je lokálního charakteru ale svou funkcí, zabezpečení a posílení vnitrostátní přepravní cesty, se jedná o nadmístní význam.

Záměr je sledován v ÚAP JMK. Podklad poskytl správce přenosové sítě – NET4GAS, s. r. o.

Koridor je vymezen v šíři 320 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 320 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost šířky bezpečnostního pásma plynovodu a variabilního průchodu územím.

V ZÚR JMK vymezený koridor **TEP08** je navržen pro propojení zásobníku plynu Brumovice a stávajícím VVTL plynovodem vedeným v prostoru obce Velké Němčice (Trkmanský Dvůr) z důvodu zlepšení distribuce plynu – zajištění spolehlivosti a bezpečnosti dodávek.

Navrhované záměry naplňují priority územního plánování ZÚR JMK v odstavci (8), a to především ve vytváření územních podmínek pro zajištění optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou a zajištění dostatečné kapacity včetně bezpečného zásobování území energiemi.

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 NET4GAS 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.

Produktovody

(k bodům 211 – 212)

Koridor TED1 Zdvojení ropovodu Družba, Rohatec – Holíč – Klobouky, Klobouky – Rajhrad

Jedná se o koridor pro zdvojení ropovodu Družba ve střední ose řeky Moravy mezi Rohatcem a Holíčí – Klobouky, Klobouky – Rajhrad dodávající ropu z Ruska do ČR.

Záměr je sledován v ÚAP JMK. Návrh trasy koridoru je dán stávajícím vedením.

V ZÚR JMK vymezený koridor **TED01** zpřesňuje koridor 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 politice územního rozvoje.

Koridor byl vymezen v šíři 400 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 400 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost šířky ochranného pásma ropovodu.

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 včetně diverzifikace přepravy ropy přes území ČR. Na území města Hodonína je trasa koridoru vymezena v odsunutě poloze od stávajícího vedení ropovodu.

Koridor je územně koordinován se Slovenskou republikou.

Navrhované záměry naplňují priority územního plánování politiky územního rozvoje v odstavcích 28, 30 a 31, a to především ve vytváření územních podmínek pro zvyšování úrovně technické infrastruktury a zajištění bezpečného zásobování území energiemi.

Teplovody

(k bodům 213 – 214)

Koridor TET01 Horkovod z elektrárny Dukovany; hranice kraje – Brno

Jedná se koridor pro umístění horkovodu z JE Dukovany (Kraj Vysočina) do prostoru předávací stanice Brno-Bosonohy (Jihomoravský kraj).

Záměr je sledován v ÚAP JMK. Podklad poskytl správce sítě – Teplárny Brno, a. s.

Koridor **TET01** je vymezen v šíři 200 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 200 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází, s podmínkou, že min. šířka koridoru je 60 m (obec Střelice) a 90 m (obec Troubsko). Šíře koridoru zohledňuje skutečnost variabilního průchodu územím při dodržení ochranných pásem.

V ZÚR JMK vymezený koridor **TET01** je navržen pro přivedení zbytkového tepla produkovaného jadernou elektrárnou do prostoru předávací stanice Brno-Bosonohy, kde navazuje na místní horkovodní systém města Brna.

Vymezení koridoru horkovodu pro dodávku tepla z JE Dukovany v ZÚR JMK má charakter nadmístního významu v části dopravy tepelné energie od zdroje tepla do předávací stanice Brno-Bosonohy. Tepelné rozvody na území města Brna, které slouží k dodávkám tepla jednotlivým odběratelům a které bude nutno posílit, mají charakter místního významu a jsou součástí koncepce veřejné technické infrastruktury územního plánu města Brna. Dalším předpokladem je, že při realizaci záměru se budou na investici podílet dva investoři, kdy hlavní vedení teplovodu po předávací stanici bude v kompetenci ČEZu, vlastní tepelná síť pak v kompetenci Tepláren Brno.

Vymezení koridoru je v souladu se státní energetickou koncepcí, kde mezi strategické priority energetiky ČR patří:

- posílení jádra při výrobě elektřiny a maximální využití odpadního tepla z JE, aktuálním předpokladem je prodloužení životnosti stávajících čtyř bloků a dostavba pátého bloku;
- vyvážený mix zdrojů, založený na jejich širokém portfoliu, efektivním využití všech dostupných energetických zdrojů;
- zvýšení energetické bezpečnosti a odolnosti ČR a posílení schopnosti zajistit nezbytné dodávky energií v případě kumulace poruch;
- snižování emisí skleníkových plynů.

Koridor je územně koordinován s Krajem Vysočina.

Navrhovaný záměr naplňuje priority územního plánování ZÚR JMK v odstavci (8), a to především ve vytváření územních podmínek pro zajištění optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou a zajištění dostatečné kapacity včetně bezpečného zásobování území energiemi.

Vodní hospodářství

(k bodům 215 – 219)

Koridor TV01 Vířský oblastní vodovod, napojení skupinového vodovodu Říčany

Jedná se koridor pro umístění hlavního vodovodního řadu umožňujícího napojení lokality s nedostatkem kvalitní pitné vody na Vířský oblastní vodovod.

Záměr je sledován v ÚAP JMK. Podklad poskytl správce Vířského oblastního vodovodu.

V ZÚR JMK vymezený koridor **TV01** je navržen pro propojení vodojemu Čebín a skupinového vodovodu Říčany z důvodu zkvalitnění dodávek pitné vody v dané oblasti – zajištění spolehlivosti a bezpečnosti dodávek.

Z důvodu variabilního průchodu vedení územím je koridor vymezen v šíři 100 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 100 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost variabilního průchodu územím při dodržení ochranných pásem.

Koridor TV02 Vířský oblastní vodovod, napojení skupinového vodovodu Vranovice

Jedná se koridor pro umístění hlavního vodovodního řadu umožňujícího napojení lokality s nedostatkem kvalitní pitné vody na Vířský oblastní vodovod.

Záměr není sledován v ÚAP JMK 2013. Podklad poskytl správce Vířského oblastního vodovodu, u kterého byl uplatněn požadavek správce veřejných vodovodů na dodávku pitné vody do oblasti s jejím nedostatkem.

Koridor je vymezen v šíři 100 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 100 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost variabilního průchodu územím při dodržení ochranných pásem.

V ZÚR JMK vymezený koridor **TV02** je navržen pro propojení vodojemu Židlochovice a skupinového vodovodu Vranovice z důvodu zkvalitnění dodávek pitné vody v dané oblasti – zajištění požadavků na odběr, spolehlivosti a bezpečnosti dodávek.

Koridor TV03 Vírský oblastní vodovod, napojení skupinového vodovodu Střelice

Jedná se koridor pro umístění hlavního vodovodního řadu umožňujícího napojení lokality s nedostatkem kvalitní pitné vody na Vírský oblastní vodovod.

Záměr není sledován v ÚAP JMK 2013. Podklad poskytl správce Vírského oblastního vodovodu, u kterého byl uplatněn požadavek správce veřejných vodovodů na dodávku pitné vody do oblasti s jejím nedostatkem.

Koridor je vymezen v šíři 100 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 100 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost variabilního průchodu územím při dodržení ochranných pásem.

V ZÚR JMK vymezený koridor **TV03** je navržen pro propojení Vírského oblastního vodovodu a skupinového vodovodu Střelice (vodojem Střelice) z důvodu zkvalitnění dodávek pitné vody v dané oblasti – zajištění spolehlivosti a bezpečnosti dodávek.

Záměry jsou obecně popsány v politice územního rozvoje v bodě (168) jako plochy a koridory vhodné pro provozně samostatné soubory staveb a zařízení vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu (VKVP), jejichž lokalizace vyplývá z Plánu rozvoje vodovodů a kanalizací JMK.

Navrhované záměry naplňují priority územního plánování ZÚR JMK v odstavci (8), a to především ve vytváření územních podmínek pro zajištění optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou a zajištění dostatečné kapacity včetně bezpečného zásobování území pitnou vodou.

(k bodům 220 – 242)

Protipovodňová ochrana byla rozdělena do dvou celků:

- přírodě blízká protipovodňová opatření;
- technická protipovodňová opatření;

a to z důvodu obsahového charakteru obou opatření. Hlavním cílem protipovodňových opatření je snížit ohrožení obyvatel, majetku, historických a kulturních hodnot. Základní strategie v sobě zahrnuje tři hlavní směry: prevence před povodněmi, zvýšení přirozené retence povodí a technická protipovodňová ochrana.

K preventivním protipovodňovým opatřením patří vedle legislativních opatření především plnění Strategie ochrany před povodněmi v gesci ministerstev zemědělství a životního prostředí na území ČR, konkretizované Programy prevence před povodněmi, funkční IZS (integrovaný záchranný systém), naplňování cílů Plánu oblasti povodí Moravy a Dyje, zpracované povodňové plány obcí, stanovená záplavová území na vodních tocích.

ZÚR JMK územně vymezují **plochy nadmístního významu POP01 – POP11 a POT01 – POT09** pro umístění přírodě blízkých protipovodňových opatření a technických protipovodňových opatření, které respektují požadavky Povodí Moravy, s. p. a dalších oborových dokumentů.

- navrženy jsou plochy přírodě blízkých protipovodňových opatření na vodních tocích Litava, Svratka, Dyje, Kyjovka, Bobrava, Bobruvka, Jevíčka, hlavních brněnských tocích (Svratka,

Svitava, Leskava) a Trkmanka, která po realizaci, zvýší přirozenou retenci v krajině, vytvoří území určené k rozlivům, zlepší hydromorfologii, zajistí ponechání či podporu přirozeného vývoje vodního toku, vytvoří mokřady a dílčí vodní plochy pro retardaci odtoku. Dalšími podpůrnými přírodě blízkými opatřeními jsou komplexní pozemkové úpravy (plán společných zařízení), změna rostlinného pokryvu, způsob využití a obhospodařování pozemků.

- navrženy jsou tato technická opatření – poldry na vodních tocích nebo v jejich povodí – Loučka, Hodonínka, Svratka, Dyje, Kuřimka, Čeložnický a Moravanský potok, řízená inundace na vodních tocích Jihlava a Svratka a zkapacitnění odlehčovacího kanálu mezi Moravou a Kyjovkou. Tato opatření jsou navrhována z důvodu snížení špiček povodňových průtoků, zachycení části povodňového průtoku a umožnění neškodného vylití povodňového průtoku do území k tomu určených.

Záměry nejsou sledovány v ÚAP JMK (kromě **POT04** a **POT05**). Plochy jsou vymezeny schématickým zobrazením v grafické části, a to na základě poskytnutých podkladů Povodí Moravy s. p. Velikost ploch je navržena s ohledem na možnost umístění uvažovaných protipovodňových opatření do území, které budou nebo jsou zpracovány podrobnější dokumentací.

Nedílnou součástí protipovodňových opatření jsou zpracované dokumenty, především se jedná o Plány oblasti povodí Moravy a Dyje a Studie protipovodňových opatření na území Jihomoravského kraje, které je rovněž nutno zohlednit v podrobnějších územně plánovacích dokumentech.

Navrhované záměry naplňují priority územního plánování politiky územního rozvoje v odstavci 25 a ZÚR JMK v odstavci (14), a to především ve vytváření územních podmínek pro preventivní ochranu před přírodními katastrofami a potenciálními riziky s cílem minimalizovat rozsah případných škod.

Odpadové hospodářství

(k bodu 243)

ZÚR JMK nevymezují plochy nadmístního významu pro potřeby nakládání s odpady. V současné době má Jihomoravský kraj veškeré nároky nadmístního významu pokryté a realizované. Plochy a koridory pro umístění drobných zařízení pro nakládání s odpady jsou lokálního významu a budou vymezovány v rámci územních plánů příslušných obcí.

Podkladem pro nakládání s odpady na území Jihomoravského kraje je Plán odpadového hospodářství Jihomoravského kraje (dále POH), jehož závazná část definuje cíle a cílové hodnoty odpadového hospodářství Jihomoravského kraje a opatření pro dosažení těchto cílů. POH je pravidelně ročně vyhodnocovaný z hlediska jeho plnění.

Zásady a strategie vycházejí z Plánu odpadového hospodářství ČR, jehož závazná část je vyhlášena nařízením vlády č. 197/2003 Sb., o Plánu odpadového hospodářství České republiky, ve znění pozdějších předpisů. POH ČR je základní strategický dokument, jehož závazná část je závazným podkladem pro rozhodovací a jiné činnosti příslušných správních úřadů, krajů a obcí v oblasti odpadového hospodářství v souladu s ust. § 42 odst. 6 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

V současné době je před schválením Plán odpadového hospodářství České republiky pro období 2015 – 2024 (dále POH). Nový POH nahradí nařízení vlády 197/2013 Sb., které pozbude platnosti dne 31. 12. 2014.

Závazná část POH na období 2015 – 2024 obsahuje cíle, zásady a opatření, které zohledňují politiku životního prostředí ČR, evropské závazky ČR a potřeby současného odpadového hospodářství v ČR. Závazná část je založena na principu dodržování hierarchie nakládání s odpady.

Strategickými cíli odpadového hospodářství ČR na období 2015 – 2024, které se budou promítat do POH Jihomoravského kraje na jednotlivé roky jsou následující:

- Předcházení vzniku odpadu a snižování měrné produkce odpadů.
- Minimalizace nepříznivých účinků odpadů a nakládání s nimi na lidské zdraví a životní prostředí.
- Udržitelný rozvoj společnosti a přiblížení se k evropské „recyklační společnosti“.
- Maximální využívání odpadů jako náhrady primárních zdrojů.

G.4.3. Územní systém ekologické stability

(k bodům 244 a 245)

ZÚR JMK vymezují plochy a koridory pro biocentra a biokoridory nadregionální a regionální úrovně územního systému ekologické stability (dále jen ÚSES).

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

- Jihočeského (ZÚR Jihočeského kraje, 2008 a Návrh 1. aktualizace ZÚR Jihočeského kraje, 2013)
- Vysočina (ZÚR Kraje Vysočina, 2008 a Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina, 2012)
- Pardubického (ZÚR Pardubického kraje, 2010 a Zásady územního rozvoje Pardubického kraje – aktualizace č. 1, 2014)
- Olomouckého (ZÚR Olomouckého kraje, 2008 a Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje, 2013)
- Zlínského (ZÚR Zlínského kraje, 2008 a Aktualizace Zásad územního rozvoje Zlínského kraje, 2012)

ÚSES v ZÚR JMK je koordinován s ÚSES na území **Jihočeského kraje**:

- V údolí Želetavky je zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK 91 na území Jihomoravského a **Jihočeského kraje** v souladu s řešením ZÚR Jihočeského kraje.

ÚSES v ZÚR JMK je koordinován s ÚSES na území **Kraje Vysočina**:

- V údolí Želetavky je zajištěna návaznost regionálních biokoridorů RK 91 a RK 92B na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.
- Severně od Bítova (JMK) je zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK 97 na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina (obec Dešov) v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.
- Na území obce Hostim (JMK) je zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK 530 na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.
- V údolí Rokytne je zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK 533 na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.
- Na území obce Rozkoš (JMK) je zajištěna územní návaznost nadregionálního biokoridoru K JM02MH na území Jihomoravského kraje na regionální biokoridor RK 531 na území Kraje

Vysočina. Rozdílná hierarchická úroveň na území Jihomoravského kraje vychází z odvětvového podkladu orgánů ochrany přírody a krajiny Jihomoravského kraje – „Koncepční vymezení R a NR ÚSES“ z r. 2012 (dále také koncepční dokument ÚSES JMK). Rozdílná hierarchická úroveň není omezujícím faktorem pro funkčnost ÚSES. Problém v hierarchické úrovni biokoridorů by měl být odstraněn v rámci aktualizace vymezení nadregionálních biokoridorů, kterou připravuje Ministerstvo životního prostředí.

- Návaznost regionálního biocentra RBC 643 Pulíkov je zajištěna na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.
- V údolí Jihlavy je zajištěna návaznost nadregionálního biokoridor K 140MH a regionálního biocentra RBC 228 Templštejn na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.
- V údolí Oslavy je zajištěna návaznost regionálního biocentra 1806 Ketkovice na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.
- Jižně a východně od Velké Bíteše je zajištěna návaznost regionálních biokoridorů RK 1459, RK 1456 a RK 1458 na území Jihomoravského kraje (obce Újezd u Rosic a Přibyslavice) a Kraje Vysočina v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.
- Na území obce Drahonín (JMK) je zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK 1397 a regionálního biocentra RBC 291 Havlov na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.
- Na území obcí Nedvědice (JMK) a Osiky (JMK) je zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK 1403, a regionálního biocentra RBC 292 a nadregionálního biocentra NRBC 62 Údolí Hodonínky na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.

ÚSES v ZÚR JMK je koordinován s ÚSES na území **Pardubického kraje**:

- Návaznost regionálního biocentra RBC 299 Panský les je zajištěna na území Jihomoravského kraje (obec Kněžves) a Pardubického kraje v souladu s řešením ZÚR Pardubického kraje.
- Na území obce Stvolová (JMK) je zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK JM023 na území Jihomoravského kraje a Pardubického kraje v souladu s řešením ZÚR Pardubického kraje.
- Na území obce Stvolová (JMK) není zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK 1383 podél Svitavy na území Jihomoravského kraje. Na území Pardubického kraje v ZÚR Pardubického kraje podél Svitavy vymezen žádný biokoridor. Tento nesoulad v návaznosti ÚSES v prostoru mezi Letovicemi (JMK) a Svitavami (PK) vznikl v souvislosti s vydáním ZÚR Pardubického kraje v roce 2010 vymezením regionálního biokoridoru RK 1383 nikoliv podél Svitavy, ale v prostoru mezofilních lesů ve svazích nad pravým břehem řeky Svitavy. Koncepční dokument ÚSES JMK řešil následně návaznost na tento biokoridor vymezením regionálního biokoridoru RBK 013 (v návrhu ZÚR JMK označeno RK JM023). Regionální biokoridor sledující vodní tok Svitavy není zanesen ani v Zásadách územního rozvoje Pardubického kraje – aktualizaci č. 1, z roku 2014. V návrhu ZÚR JMK je s vymezením tohoto biokoridoru v hierarchické úrovni „regionální“ dále počítáno. Důvodem pro jeho vymezení je fakt, že řeka Svitava patří na území Jihomoravského kraje mezi několik nejvýznamnějších vodních toků, které reprezentují rozmanitá stanoviště údolí a vodních toků. V severní části kraje je to právě řeka Svitava, která reprezentuje stanoviště horních a středních částí vodních toků Českomoravského mezofytika.

- Na území obce Velké Opatovice (JMK) a dále Úsobrno (JMK) je zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK 1391, resp. nadregionálního biokoridoru K 92MB na území Jihomoravského kraje a Pardubického kraje v souladu s řešením ZÚR Pardubického kraje.

ÚSES v ZÚR JMK je koordinován s ÚSES na území **Olomouckého kraje**:

- V severovýchodní části SO ORP Boskovice je zajištěna návaznost nadregionálního biokoridoru K 92MB, regionálních biokoridorů RK 1432 a RK 1433B a regionálního biocentra RBC 1886 na území Jihomoravského kraje a Olomouckého kraje v souladu s řešením ZÚR Olomouckého kraje.
- V severní a severovýchodní části SO ORP Vyškov je zajištěna návaznost regionálního biocentra RBC 258 a regionálního biokoridoru RK 1448 a nadregionálních biokoridorů K 132MB a K 132T na území Jihomoravského kraje a Olomouckého kraje v souladu s řešením ZÚR Olomouckého kraje.

ÚSES v ZÚR JMK je koordinován s ÚSES na území **Zlínského kraje**:

- V severovýchodní části SO ORP Bučovice je zajištěna návaznost nadregionálního biokoridoru K 134MH a regionálního biokoridoru RK 1508 na území Jihomoravského kraje a Zlínského kraje v souladu s řešením ZÚR Zlínského kraje.
- V severní části SO ORP Kyjov je zajištěna návaznost nadregionálního biocentra NRBC 93 – Ždánický les na území Jihomoravského kraje a Zlínského kraje v souladu s řešením ZÚR Zlínského kraje.
- Návaznost nadregionálního biokoridoru K 137MB je zajištěna na území Jihomoravského kraje a Zlínského kraje v souladu s řešením ZÚR Zlínského kraje.
- V oblasti Chřibů je návaznost regionálního biocentra RBC 361 je zajištěna na území Jihomoravského kraje a Zlínského kraje v souladu s řešením ZÚR Zlínského kraje.
- Severně od Moravského Písku (JMK) je koordinována návaznost ÚSES na území Jihomoravského a Zlínského kraje. ZÚR JMK upravuje trasu nadregionálního biokoridoru K JM05T. Tento biokoridor byl v koncepčním dokumentu ÚSES JMK označený NRBK 29. Na území Zlínského kraje nemá tento nadregionální biokoridor v ZUR Zlínského kraje návaznost. Biokoridor byl vymezen z prostoru Bzenecké doubravy a jeho trasování pokračovalo mezi Bzencem a Bzencem-Kolonií severně od Moravského Písku přes regionální biocentrum vymezené u obce Moravský Písek na hranice Jihomoravského kraje. Trasa nadregionálního biokoridoru byla upravena tak, že odpovídá trasování původní trasy, jak jej vymezoval ÚSES ČR, tedy jihovýchodně od Bzence ve směru na RBC 19 – Zárazický výkaz. Z důvodu změny trasování nadregionálního biokoridoru K JM05T je zrušeno i regionální biocentrum Moravský Písek. Biokoridor byl koncepčním vymezením ÚSES JMK vymezen v prostoru, který je dlouhodobě uvažován jako rozvojová oblast Bzence a pro trasu rychlostní silnice R55. ZÚR JMK navrhuje kompromisní řešení zohledňující principy udržitelného rozvoje území (koridor je vymezen ve volné krajině, nikoliv přes zastavitelné plochy), minimalizující střet biokoridoru se záměrem rychlostní silnice R55 (koridor je navrhován jako křížení, nikoliv souběh s koridorem pro rychlostní silnici R55) a případným budoucím rozvojem města Bzenec (viz výše).
- Na území obce Veselí nad Moravou (JMK) je zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK 143 na území Jihomoravského kraje a Zlínského kraje v souladu s řešením ZÚR Zlínského kraje.

kraje. Návrh ZÚR JMK, z důvodu dodržení návaznost a propojenosti systému ve všech hierarchických úrovních, vymezuje koridor RK 143.

- Na území SO ORP Veselí nad Moravou je zajištěna návaznost nadregionálního biocentra NRBC 99 a regionálních biocenter RBC 74, RBC 75, RBC 76 a nadregionální biokoridor K 154 T a regionální biokoridory RK 149, RK 150 a RK 151 na území Jihomoravského kraje a Zlínského kraje v souladu s řešením ZÚR Zlínského kraje.

Návaznost směrem do zahraničí byla prověřena a koordinována ve vztahu ke Slovensku. Sousední samosprávné kraje mají ÚSES vymezen v ÚPN VÚC Trenčianskeho kraja (1998, aktualizace 2004) a ÚPN VÚC Trnavský kraj (1998, 2. aktualizace 2007).

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

- Zásady územního rozvoje krajů sousedících s Jihomoravským krajem, včetně aktualizací ZÚR (viz výše);
- Druhá úplná aktualizace Územně analytických podkladů obcí s rozšířenou působností Jihomoravského kraje (Blansko, Boskovice, Bučovice Břeclav, Hustopeče, Hodonín, Kuřim, Kyjov, Mikulov, Veselí nad Moravou, Znojmo, Židlochovice) a Vojenského újezdu Březina;
- Odvětvový podklad orgánů ochrany přírody JMK – Koncepční vymezení R a NR ÚSES, 2012 – základní koncepční vymezení ÚSES nadregionální a regionální úrovně na území Jihomoravského kraje (dále také koncepce ÚSES JMK);
- Regionální a nadregionální ÚSES ČR – oborový podklad (MMR a MŽP, Praha, 1996) – celostátní dokumentace zpracovaná v r. 1996 jako územně technický podklad koordinující nadregionální a regionální ÚSES na území ČR (dále také ÚSES ČR);
- 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;
- Revize vymezení NR ÚSES (NR BK K 161) v oblasti nádrží Nové Mlýny, Geovision, 2014 – návrh v rozpracovanosti – oborový podklad MŽP;
- Koncepce vymezení nadregionálních biocenter ČR – oborový podklad MŽP – hranice nadregionálních biocenter poskytnutých Agenturou ochrany přírody a krajiny 04/2013 v rámci režimu aktualizace dat o území dle části A (B) příl. č. 1 vyhl. č. 500/2006 Sb.;
- Plán ÚSES NP Podyjí – v rozpracovanosti – oborový dokument ÚSES NP Podyjí;
- Generel regionálního a nadregionálního ÚSES na území Jihomoravského kraje (Ageris, s.r.o., Brno, 2003), – oborové vymezení nadregionální a regionální úrovně ÚSES na území Jihomoravského kraje v hranicích roku 2003, bez území VÚ Březina;
- Územní plány obcí Jihomoravského kraje:
 - územní plány zpracované v rámci projektů rasterizace územních plánů (do r. 2009) nebo pořízené na základě dotace JMK od roku 2009 případně na základě dotace strukturálních fondů EU z Integrovaného operačního programu;
 - schválená územně plánovací dokumentace obcí a územní plány dostupné z veřejných zdrojů úřadů územního plánování;

- Pozemkové úpravy – zohledněny byly pozemkové úpravy v katastru Hostěrádky (SO ORP Slavkov), Hovorany a Mutěnice (SO ORP Kyjov) upřesňující skladebné části nadregionálního nebo regionálního ÚSES;
- základní mapa ČR 1 : 10 000 a 1 : 50 000.

Koncepce řešení ÚSES v návrhu ZÚR JMK vychází z odvětvového koncepčního dokumentu ÚSES JMK. Jedná se o základní oborovou dokumentaci, která na území Jihomoravského kraje vznikla za součinnosti příslušných orgánů ochrany přírody a z tohoto důvodu byla zohledněna jako výchozí koncepční oborový dokument ÚSES. Tato dokumentace vznikala i na základě předešlých oborových materiálů, zejména Generelu ÚSES Jihomoravského kraje z roku 2003 a oborového podkladu Regionální a nadregionální ÚSES ČR (MMR a MŽP, Praha, 1996), který je celostátní dokumentací nadregionálního a regionálního ÚSES. Zohledňuje tak postupný vývoj a upřesňování koncepce ÚSES na území Jihomoravského kraje.

Na základě vyhodnocených podkladů a v souladu s bodem 7.3 zadání pro zpracování ZÚR JMK, byla prověřována řešení ÚSES obsažená v územních plánech obcí a další dokumentace, které se na upřesňování ÚSES v území podílejí. Důvodem bylo zejména to, že k postupnému upřesňování skladebných částí v územních plánech dochází průběžně od roku 1992, od kdy je územní systém ekologické stability součástí právního řádu ČR. Takto upřesněné skladebné části ÚSES jsou již převážně v ÚP územně prověřeny a koordinovány s ostatními záměry. Cílem prověření bylo využít již podrobněji upřesněné a věcně správně vymezené skladebné části regionálního a nadregionálního ÚSES pro jeho vymezení v ZÚR JMK. Prověření bylo zpracováno podle kritérií:

- zda skladebná část ÚSES odpovídá systémově vymezení v koncepčním dokumentu ÚSES JMK;
- zda skladebná část ÚSES splňuje **nezbytné prostorové parametry** (jedná se o minimální prostorové parametry uplatňované jednotně v praxi vymezování ÚSES od r. 1995. Aktuálně jsou tyto principy uvedeny v Metodické pomůcce MŽP pro vyjasnění kompetencí v problematice ÚSES (Věstník MŽP 08/2012);
- zda skladebná část ÚSES splňuje prostorové vztahy potenciálních ekosystémů – tj. splňuje **princip reprezentativnosti** – (jedná se o koncepční kritérium zohledňující příbuznost potenciálních přírodních společenstev. Jako příklad je možno uvést biokoridory, jejichž funkcí je reprezentovat společenstva vázaná na vodní tok a přilehlou nivu. U tohoto typu biokoridoru tedy není přípustné tato společenstva účelově opouštět a upřesnit tento typ biokoridoru mimo vlastní vodní tok a nivu, například vymezením po svazích údolí, kde jsou zastoupeny zcela odlišné typy společenstev).

Plochy a koridory nadregionálního a regionálního územního systému ekologické stability jsou v ZÚR JMK vymezeny proměnnou šířkou 200 m, 400 m a u biokoridoru K 161 V je v úseku přes Novomlýnské nádrže vymezen koridor v rozsahu vodní plochy nádrží. Šířka 200 m je zvolena u biokoridorů, které jsou vázány na vodní toky, a koridor pro jejich vymezení je tedy možné vymezit v menším rozsahu. Proměnná šířka v prostoru Novomlýnských nádraží je zvolena z důvodu dodržení principu vymezení vodního biokoridoru. Ostatní koridory jsou vymezeny v šířce 400 m. Vymezené koridory byly odvozeny od středových linií biokoridorů, které byly převzaty z koncepčního dokumentu ÚSES JMK nebo byly převzaty dle výše zmíněného zohlednění z územních plánů nebo jiných dokumentací. Plochy pro biocentra byly v ZÚR JMK vymezeny větší, s odstupem 50 m od hranice biocentra. Důvodem pro vymezení odstupu 50 m pro plochy biocenter je možnost upřesnit hranice biocentra v územních plánech při využití znalosti místních podmínek a dále potřeba jisté míry

technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (1 : 100 000). Zpracovatele návrhu ZÚR JMK vedou k tomuto způsobu vymezení ploch pro biocentra zkušenosti z praxe, kdy často docházelo k prostému promítnutí hranic biocenter do map větších měřítek (např. 1 : 5 000) bez upřesňování a zohledňování místních specifik. Plochy vymezené v ZÚR JMK pro biocentra tedy nevymezují vlastní biocentrum, ale plochu, kde je nutno toto biocentrum v územním plánu upřesnit. ZÚR JMK připouští vymezení biokoridoru v plochách pro biocentra pro případy, kdy bude v územním plánu vymezeno biocentrum menšího územního rozsahu než je plocha vymezená v ZÚR JMK.

Územní identifikace ÚSES (koridorů a ploch pro vymezení biocenter a biokoridorů nadregionální a regionální úrovně) vychází z celostátního oborového podkladu „Regionální a nadregionální ÚSES ČR – územně technický podklad“, pořízeného MMR a MŽP, 1996 (dále také ÚSES ČR). U skladebných částí vymezených pouze na území Jihomoravského kraje je dodržena základní konvence označení typu skladebné části (např. regionální biocentrum – „RBC“) dle podkladu ÚSES ČR a přidán jednoznačný identifikátor „JM“ a pořadové číslo, tedy např. „RBC JM35“.

V ZÚR JMK je pro NR a R prvky ÚSES užíváno označení:

- NRBC nadregionální biocentra;
- K nadregionální biokoridory;
- RBC regionální biocentra;
- RK regionální biokoridory.

Nedílnou součástí identifikace nadregionálních biokoridorů (označeny „K“) je i typ osy (T – teplomilná doubravní, V – vodní, N – nivní, MH – mezofilní hájová, MB – mezofilní bučinná). U biokoridorů, které jsou identifikovány dle ÚSES ČR a v jejich trase bylo doplněno regionální biocentrum nad rámec tohoto podkladu (tedy biocentra s identifikátorem „JM“), je každá část biokoridoru doplněna o jednoznačný identifikátor – velké písmeno „A“ a „B“, atd. Tedy např. RK 114 (RK 114A a RK 114B). Obdobně je rozlišující identifikátor „A“ a „B“ použit pro jednoznačné odlišení biocenter, která byla v podkladu ÚSES ČR vymezena v souvislé ploše jedním identifikátorem a ZÚR JMK je vymezují ve dvou oddělených plochách (např. RBC 36A a RBC 36B na území obce Hevlín). Důvodem pro volbu identifikace odlišné od koncepčního dokumentu ÚSES JMK byl výskyt duplicit při identifikaci jednotlivých prvků ÚSES v rámci celé České republiky. V případě, že by byla zvolena identifikace dle koncepčního dokumentu ÚSES JMK, dále by přetrvával problém nejednoznačné identifikace částí ÚSES v rámci celé České republiky. ÚSES ČR, jako oborový podklad, v době svého vzniku vytvořil jednotné kódování pro územní systém ekologické stability a je respektován i krajích navazujících na území Jihomoravského kraje. Z tohoto důvodu byla v ZÚR JMK zvoleno označení dle ÚSES ČR, které identifikuje prvky ÚSES jednoznačně v rámci celé České republiky. U individuálně vymezených prvků ÚSES v Jihomoravském kraji pak bylo, pro dodržení jednoznačnosti, využito územního identifikátoru „JM“ po vzoru např. Olomouckého kraje, kde je pro tyto prvky ÚSES využito identifikátoru „OL“.

V úkolech pro územní plánování ZÚR JMK je stanovena podmínka „v územních plánech doplnit nadregionální a regionální biokoridory o skladebné části místního ÚSES (vložená biocentra místního významu)“. Podmínka je definována pro zajištění dodržení metodických principů vymezování ÚSES a zdůrazňuje, že vymezení vložených místních (lokálních) biocenter do regionálních nebo nadregionálních biokoridorů přísluší územnímu plánu. Důvodem formulace jednoznačné podmínky bylo potlačit případné nejasnosti při upřesňování ÚSES. Vymezení vložených lokálních biocenter tedy není vázáno rozsahem vymezených koridorů (pro nadregionální a regionální ÚSES) vymezených ZÚR JMK.

V úkolech pro územní plánování ZÚR JMK jsou stanoveny podmínky zajišťující koordinaci prvků ÚSES a liniových staveb dopravní a technické infrastruktury při upřesňování skladebných částí ÚSES. Podmínky jsou definovány pro zajištění vymezení ÚSES, které bude minimalizovat střety s liniovými stavbami dopravní a technické infrastruktury. Cílem podmínek je, aby při křížení koridorů a ÚSES byla v území preferována vhodná místa s existující přirozenou prostupností, která zajišťují alespoň minimální možnost propojitelnosti pro část bioty (například přemostění vodních toků či jiné opatření umožňující překonání liniové stavby jako bariéry).

V rámci zpracování ZÚR JMK byla prověřena možnost umožnění propojení, které by zajistilo nepřerušovaný, nebo neomezený průchod bioty, a to např. velkým savcům. U záměrů dopravní infrastruktury bylo prověřováno stanovení nutnosti zajistit taková opatření, která umožní územní kontinuitu biokoridoru. Byly zvažovány zejména případy, kdy je vedení biokoridoru shodné s významnou migrační trasou. Dosud není jednoznačně legislativně ošetřena problematika migračních tras, včetně stanovení jejich nadmístního nebo celorepublikového významu, proto nebylo možné stanovit podmínku neomezeného průchodu (umožňující např. realizaci ekoduktu) v návrhu ZÚR JMK.

V požadavcích na uspořádání území v ZÚR JMK jsou (v souladu s bodem 10 v zadání ZÚR JMK) stanoveny požadavky ve smyslu dohody mezi MŽP a MPO ve věci těžby nerostů v ÚSES, řešení vymezení ÚSES a využití ložisek nerostných surovin. V dohodě je pro účelné využití ložisek a zachování ÚSES v případech nemožnosti vzájemné koordinace definován princip budoucí obnovy dočasně omezené funkce ÚSES v rámci využití ložiska. Tento princip předpokládá řešení budoucí obnovy dočasně omezené funkce ÚSES v důsledku těžby formou kvalifikovaného zpracování postupu rekultivace území po ukončení těžby v rámci povolení hornické činnosti nebo plánu dobývání plochy po těžbě nerostných surovin. Tedy plochy po těžbě v území určeném pro vybudování ÚSES rekultivovat prioritně v souladu se zájmy ochrany přírody, zejména funkce ÚSES.

Dle bodu (245) výroku je v grafické a textové části ZÚR JMK pro území kraje rozlišeno celkem 477 skladebných částí nadregionálního a regionálního ÚSES, z toho:

Plochy a koridory na nadregionální úrovni

- 18 nadregionálních biocenter;
 - nadregionální biocentra jsou identifikována dle ÚSES ČR z r. 1996;
- 40 nadregionálních biokoridorů;
 - 35 nadregionálních biokoridorů je identifikováno dle ÚSES ČR z r. 1996, 5 nadregionálních biokoridorů je vymezeno nad rámec ÚSES ČR z r. 1996 a označeno jednoznačně dle výše uvedeného principu.

Nadregionální biocentra jsou vymezena v počtu odpovídajícím ÚSES ČR z r. 1996. Při upřesnění ploch pro nadregionální biocentra byl mimo územních plánů zohledněn i podklad MŽP z r. 2013 Koncepční vymezení nadregionálních biocenter.

Nadregionální biokoridory jsou vymezeny dle „koncepce ÚSES JMK“. Ke změně vymezení nadregionálního biokoridoru došlo v případě koordinace návaznosti prvků ÚSES na sousední kraje. Jedná se o nadregionální biokoridor K JM05T vymezený v „konceptu ÚSES JMK“ z prostoru Bzenecké doubravy severovýchodním směrem. Na základě prověření návazností a dalších podmínek v území byla trasa biokoridoru upravena – viz popis výše v části věnované koordinaci a návaznosti ÚSES na území sousedních krajů. V souladu s požadavkem v zadání, v bodě 8, na zpracování variant byl tento

biokoridor v rámci pracovních jednání rozpracován variantně a po vyhodnocení podnětů z těchto pracovních jednání byla zvolena varianta vymezit biokoridor v souladu s řešením ÚP Bzenec a následujících změn, které odpovídá i původnímu vymezení ÚSES dle ÚSES ČR z r. 1996. Variantně bylo na pracovních jednáních rozpracováno řešení nadregionálního biokoridoru K 139 HM vymezeného východně a severovýchodně od Znojma. Prověřováno bylo vymezení biokoridoru v trase odpovídající původnímu vymezení ÚSES ČR z r. 1996, tedy po západní hranici města a mezi Příměticemi a Kuchařovicemi na RBC JM 35. Po vyhodnocení podnětů z pracovních jednání byla zvolena varianta ponechat vymezení dle „Koncepce ÚSES JMK“ a schváleného územního plánu Znojma. V souladu s bodem 7.3 zadání pro zpracování ZÚR JMK, bylo prověřeno vymezení nadregionálního biokoridoru NRBK K161. Při vymezení biokoridoru byly zohledněny výstupy z oborové dokumentace – Revize vymezení NR ÚSES (NR BK K 161) v oblasti nádrží Nové Mlýny, Geovision, 2014. Studie prokázala opodstatněnost vymezení biokoridoru podél jižního břehu Novomlýnských nádrží.

Plochy a koridory na regionální úrovni

- 236 regionálních biocenter;
 - z 236 regionálních biocenter je 53 vymezeno a identifikováno nad rámec ÚSES ČR z r. 1996;
- 183 regionálních biokoridorů;
 - ze 183 regionálních biokoridorů je 53 vymezeno a identifikováno nad rámec ÚSES ČR z r. 1996.

Regionální biocentra – „koncepce ÚSES JMK“ vymezila z důvodu nutnosti dodržení prostorových parametrů (nadlimitně dlouhý regionální biokoridor či úsek nadregionálního biokoridoru v důsledku prodloužení trasy) regionální biocentra nad rámec ÚSES ČR z r. 1996.

Oproti „konceptu ÚSES JMK“ bylo vypuštěno regionální biocentrum Moravský Písek. Důvodem pro jeho zrušení v kategorii regionálního biocentra je zejména koordinace návazností na ÚSES závazně vymezený na území Zlínského kraje – viz popis výše v části věnované koordinaci a návaznosti ÚSES.

Nad rámec koncepce ÚSES JMK je vymezeno RBC 51A Šumice (SO ORP Pohořelice), které bylo vymezeno v územním plánu a jeho vymezení bylo dohodnuto s příslušným orgánem ochrany přírody. Doplněno bylo biocentrum RBC 232 Březina, které bylo vymezeno v ÚTP ÚSES, ale v koncepci ÚSES JMK vymezeno nebylo. Důvody pro jeho opětovné zařazení mezi regionální biocentra jsou zejména posílení ekostabilizační funkce v území s výraznou civilizační bariérou a vymezení biocentra v návrhu územního plánu Lelekovice. Civilizační bariéru tvoří souběh několika dopravních tahů (dvou silničních a železniční trať) a další navrhované záměry, které ve svém důsledku tuto civilizační bariéru posilují. Tyto dopravní záměry souvisejí s řešením trasy R43, jejího napojení na silnici I/43 a obsluhou území. Lesní stanoviště v lokalitě Březina soustřeďují významné ekosystémy pro reprezentativní funkce nadregionálního biokoridoru K 129, a to v jeho mezofilní hájové (MH) ose. Na rozhraní obcí Hovorany a Svatobořice-Mistřín bylo koordinováno vymezení regionálního biocentra RBC 12 se schváleným územním plánem a komplexní pozemkovou úpravou Hovorany. Regionální biokoridory jsou vymezeny dle koncepce ÚSES JMK. Doplněn byl, v rámci koordinace návaznosti na území sousedních krajů, regionální biokoridor RK 143 podél odlehčovacího ramene Moravy. Tento biokoridor je vymezen i v územním plánu Veselí nad Moravou.

ÚAP JMK 2013 nedefinují problémy k řešení v ÚPD vzhledem k územnímu systému ekologické stability. Vymezení ÚSES v ZÚR JMK přispívá k řešení střetů s jednotlivými záměry identifikovanými

v ÚAP JMK. Jedná se zejména o úkoly stanovené pro územní plánování ve vztahu ke křížení ÚSES a veřejné infrastruktury.

G.4.4. Územní rezervy

(k bodu 246)

ZÚR JMK v souladu s § 36 zákona č. 183/2006 Sb., o územní plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších předpisů, vymezují územní rezervy dopravní a technické infrastruktury. Zákon definuje územní rezervy jako: „plochy a koridory vymezené s cílem stanovit jejich využití, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. V územní rezervě jsou zakázány změny v území, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit. Změnit územní rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití lze jen na základě aktualizace zásad územního rozvoje.

Dopravní infrastruktura

Silniční doprava

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

(k bodům 247 – 248)

R43 Troubsko / Ostrovačice – Kuřim (RDS01)

R43 v úseku Troubsko / Ostrovačice je součástí rychlostní silnice R43 v širších souvislostech propojující dálnici D1 a metropolitní oblast Brno s připravovanou rychlostní silnicí R35 (Liberec – Olomouc – Hranice). Koridor kapacitní silnice R43 je vymezen v politice územního rozvoje jako kapacitní silnice R43 Brno – Svitavy / Moravská Třebová. V evropských souvislostech, v souladu s Nařízením evropského parlamentu a rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je kapacitní silnice R43 zařazená do sítě TEN-T Comprehensive, u které se mimo jiné předpokládá dokončení sítě a odstranění úzkých míst do r. 2050. V PÚR je silnice podchycena jako kapacitní silnice R43 Brno – Svitavy / Moravská Třebová.

ZÚR JMK v úseku dálnice D1 – Kuřim vymezují územní rezervu pro variantní koridory vedené ve dvou základních koncepčních stopách, tj. Bystrcké a Bítýšské s napojením na navrhované variantní koridory R43 Kuřim – Lysice (**DS01-A, DS01-B, DS01-C**) v MÚK Kuřim-sever, variantně Kuřim-východ.

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 kapacitní silnice R43 v úseku Troubsko (D1) – Kuřim ve stopě „německé dálnice“ – **var. „Bystrcká“ (RDS01-A)**. 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. „Bítýšská“ (RDS01-B)**.

Následně byly tyto dvě základní varianty rozšířené o **var. „Optimalizovanou MŽP“ (RDS01-C)**. Návrh této varianty vychází ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Lysice“ (Ing. Jiří Kalčík, Projektové středisko, červen 2009), pořízené MŽP ČR.

Za koncepční varianty, rozhodující pro koncepční posuzování a vzájemné porovnávání, lze považovat R43 dvou základních stopách a to Bystrcká a Bítýšská. Pro porovnání těchto koncepčních variant, tj.

Bystrcká a Bítýšská, zpracovaných v rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ – etapy A, B, C (Urbanismus, architektura, design – studio, s. r. o., PK Ossendorf, s. r. o.; 2014), jsou rozhodující výsledky koncepčních scénářů **A** („nulová“ bez zásadnějšího rozvoje), **B** – Varianta rozvojová – studie Strnad“ (R43 ve stopě Bítýšské – var. Optimalizované MŽP“) a **C**, včetně podvariant C1 – C6 – rozvojová, generel dopravy, R43 Bystrcká (R43 ve stopě Bystrcké – var. „Bystrcká). Schémata základních souvisejících variant a rámcové výsledky hodnocení jsou uvedené v předchozí části *kap. G. textové části Odůvodnění ZÚR JMK (Dopravní infrastruktura, část Silniční doprava)*.

Souhrnné výsledky hodnocení R43 (I/43) v jednotlivých koncepčních scénářích:

- **V koncepčním scénáři A** se ukazuje, že předpokládaná intenzita dopravy na stávající silnici I/43 v úseku Sebranice – Brno, VMO v r. 2035+ vykazuje v dílčích úsecích následující hodnoty: Česká – Kuřim: 55,9 tis. voz. / 24 hod., Kuřim – Lipůvka: 32,7 tis. voz. / 24 hod., Lipůvka – Černá Hora: 22,9 – 21,8 tis. voz. / 24 hod., Černá Hora – Sebranice: 20,5 – 21,3 tis. voz. / 24 hod., což přesahuje kapacitu stávající dvoupruhové komunikaci a měla by být realizována v kategorii vyšší.
- **V koncepčním scénáři B** (R43 v tzv. Bítýšské stopě) se ukazuje, že oddálená poloha R43 od města Brna vykazuje ve své trase v r. 2035+ nízké intenzity dopravy: 12 – 14 tis. voz. / 24 hod., což ji neopravňuje z hlediska ČSN 736101 zařadit do sítě rychlostních silnic. Je však nutno podotknout, že i přes relativně nízké intenzity dochází na komunikační síti Brna k poklesu počtu vozidel, a to do 20% na vybrané síti spojující sever a jih.
- **V koncepčním scénáři C** (R43 v tzv. Bystrcké stopě), R43 v přiblížené poloze vykazuje ve své trase v r. 2035+ vysokou dopravní účinnost – intenzita dopravy: 27,5 – 30,3 tis. voz. / den. U této varianty je patrný j významný pozitivní efekt na městský komunikační systém (především na VMO), kde dochází k úbytku dopravy v řádech kolem 20 % a na vstupních radiálách i nad 20 %, což je pro urbanizované území velkým přínosem.

Výsledky modelování a hodnocení koncepčních scénářů ukazují jednoznačnou spjatost všech záměrů z hlediska dopravních vazeb a vzájemného přenášení přepravních toků na navazující síť a to především v metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno (prioritně varianty obchvatu Kuřimi, I/43 Kuřim – Brno, VMO, JZT, R52/JT, JVT a další), kde dochází k vysoké koncentraci radiálně zaústěných komunikací, vlastní dopravy a nároků na prostorové roznesení převažující zdrojové a cílové dopravy do celého komunikačního systému. Případná nerealizace kapacitní silnice R43 kromě jiného přináší značné riziko pro celou širší oblast a související silniční a komunikační síť. K nadměrné zátěži by došlo na komunikační síti především v oblasti města Kuřimi v důsledku významných každodenních přepravních vztahů Tišnov – Brno a na radiálním tahu silnice I/43 v úseku Kuřim – Brno.

Z toho důvodu ZÚR JMK v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno vymezují plochu, ve které se ukládá prověření změn územní studií (viz *kap. I textové části ZÚR JMK*). Z důvodu předběžné opatrnosti ZÚR JMK vymezují všechny varianty R43 v úseku Troubsko / Ostrovačice – Kuřim (**RDS01-A, RDS01-B, RDS01-C**, včetně podvariant **RDS01-C/Z, RDS01-C/J**) jako územní rezervu do doby, než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření území rozhodnout o výběru varianty.

ZÚR JMK vymezují pro všechny tři varianty, tj. Bystrckou, Bítýšskou a Optimalizovanou MŽP v úseku dálnice Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim územní rezervu v šířce 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy s minimální šířkou 250 m (šíře ochranného pásma čtyřpruhové silnice I. třídy –

rychlostního typu, tj. 2×100 m od osy krajního jízdního pruhu + rezerva) tak, aby byla zajištěna dostatečná rezerva pro možné prověření polohy a celkového uspořádání dotčeného území. Základní charakteristika jednotlivých variant je uvedena v následující části.

R43 Troubsko / Ostrovačice – Kuřim, var. Bystrcká (RDS01-A)

Koridor navazuje na dálnici D1 MÚK Troubsko, pokračuje ve stopě bývalé „německé dálnice“ přes Bystrc, západně míjí Kuřim a napojuje se na R43 ve variantách „Německé“ (DS01-A) a „Malhostovické“ (DS01-B) ve společném bodě – MÚK Kuřim-sever.

Poloha koridoru 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 metropolitní oblasti Brno a vlastní Brno, 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 v tomto sektoru rovnoměrně rozdělit dopravu mezi R43, VMO (silnici I/42) a malý městský okruh.

R43 Troubsko / Ostrovačice – Kuřim, var. Bítýšská (RDS01-B)

R43 Troubsko / Ostrovačice – Kuřim, var. Optimalizovaná MŽP (RDS01-C)

Obě varianty z hlediska koncepčního uspořádání představují variantu vedenou Boskovickou brázdou.

Koridor R43 ve variantě „Bítýšské“ je veden od dálnice D1 – MÚK Ostrovačice východně od Veverské Bítýšky do prostoru Čebína a severozápadně od Kuřimi, kde se napojuje do společné MÚK Kuřim-sever s R43 ve var. „Bystrcké“ a s navazujícími variantami R43 Kuřim – Lysice (MÚK Kuřim-sever).

Varianta „Optimalizovaná MŽP“ vzešla ze studie pořizované MŽP. Podle pořizovatele a zpracovatele této studie je základní premisou této varianty dodržení dikce Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES, o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, jehož má být R43 součástí. Koridor R43 je podle pořizovatele a zpracovatele této studie navržen jako skutečný obchvat nejen města Brna, ale míjí v dostatečném odstupu všechny hlavní sídla 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 – Kuřim, východ až na drobné prostorové odchylky sleduje koridor varianty „Bítýšské“ s tím rozdílem, že východní obchvat Veverské Bítýšky je navržen ve vztahu k obytnému území šetrněji s tunelovým úsekem pod masivem Břenčák o délce cca 1,200 km a alternativně bez tunelu v poloze západního obchvatu Veverské Bítýšky (DS01-C/Z). Alternativa západní je oproti východnímu vedení o téměř 2,5 km delší a vyžaduje náročnější technické řešení. Z tohoto důvodu je sledována pouze jako alternativa, která při výběru výsledné koncepce koridoru nebude rozhodující.

Koncepce variant vedených Boskovickou brázdou ve stopě Bítýšské (tj. var. Bítýšská a var. Optimalizovaná MŽP) vychází z požadavku oddálení nadřazeného dopravního tahu do dostatečné vzdálenosti od příměstského prostoru Brna a zachování nenarušenosti prostoru Bystrce. Oddálená poloha koridoru R43 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.

I přes koncepční nejednotnost je nutné konstatovat, že rozhodnutí o výsledné koncepční variantě R43 v úseku dálnice D1 – Kuřim je prioritní potřeba, kterou současně potvrzují i zjištění

v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému metropolitní rozvojové oblasti přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy (zejména v jižní části území) a omezuje tak jeho rozvoj.

(k bodům 249 – 250)

R55 MÚK Hodonín, východ (RDS02)

Mimoúrovňová křižovatka Hodonín, východ, je součástí rychlostní silnice R55 vymezené jako kapacitní silnice R55 v politice územního rozvoje, postupně realizované a připravované ve směru od Zlínského kraje k Rohatci a dále jako dostavba polovičního profilu k již realizované I/55 v parametrech R55 do Břeclavi. MÚK Hodonín, východ umožňuje zachování stávajícího napojení severní části Hodonína na silnici R55 včetně návaznosti silnice II/432 ve směru na Ratíškovice a Milotice.

Zpracovaná technicko-ekonomická studie „Rychlostní silnice R55 v úseku Staré Město – Břeclav“ (HBH Projekt, s. r. o., 2014) původně dlouhodobě sledovanou MÚK vypustila a to z důvodů především podnormativní vzdálenosti křižovatek v prostoru Hodonína (navrženy další dvě MÚK) a v dalších úsecích R55, vyžadující výjimku MV ČR z normy. MÚK je jako součást R55 obsažen v ÚAP JMK 2013.

ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro MÚK v ploše kruhu o poloměru 400 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy Hodonína s tím, že min. poloměr kruhu je 200 m tak, aby byla zajištěna dostatečná rezerva pro možné prověření polohy a celkového uspořádání dotčeného území.

Plochy a koridory nadmístního významu

(k bodům 251 – 254)

D1 Kývalka – hranice kraje (– Velká Bíteš), rozšíření na šestipruh (RDS04)

D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK (RDS05)

Dálnice D1 představuje páteřní dopravní osu ČR ve směru západ, východ ve spojení Praha – Brno – Vyškov (– Lipník nad Bečvou – Ostrava – Bohumín hranice ČR / Polsko) – E50, E65, E462. Její význam dále narůstá návazností na dálnici D2 ve směru na Slovenskou republiku a Bratislavu. V evropských souvislostech, v souladu s Nařízením evropského parlamentu a rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je dálnice D1 zařazená do sítě TEN-T Core.

Územní rezerva pro zkapacitnění dálnice D1 v úseku Mirošov – Kývalka D1 je sledován jako dlouhodobý záměr MD ČR a ŘSD ČR. Územní ochrana koridoru, na území JMK v úseku Kývalka – hranice kraje (– Velká Bíteš) a Slatina – Holubice zajišťuje podmínky pro výhledovou přípravu záměru a jeho budoucí realizaci.

ZÚR JMK pro oba záměry vymezují územní rezervy v šířce 300 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy (šíře ochranného pásma dálnice, tj. 2×100 m od osy krajního jízdního pruhu; vzhledem k pouhému rozšíření bez rezervy), minimálně v šířce 100 m. V případě úseku Kývalka – hranice kraje (– Velká Bíteš) dále s územní rezervou pro přestavbu MÚK Ostrovačice v kruhu o poloměru 400 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy, minimálně s poloměrem kruhu 200 m tak, aby byla zajištěna dostatečná rezerva pro možné rozšíření a celkového uspořádání dotčeného území.

V případě rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice (**RDS05**), který je z hlediska dopravního zatížení srovnatelný s úsekem Kývalka – Brno, západ, sledovaný v ZÚR JMK v návrhu, je vymezení územní rezervy zdůvodněno širšími souvislostmi. Původně navrhované rozšíření dálnice v tomto

úseku, včetně přestavby MÚK a umístění nové MÚK pro napojení sídel a rozvojového území jižně od dálnice D1, vyplývalo z původní koncepce rozvoje území a funkce jihovýchodní tangenty (JVT) s napojením na dálnici D1 (MÚK Tvarožná). Vzhledem k tomu, že rozvojové záměry tohoto prostoru jsou v současné době přehodnocovány, mění se i funkce JVT, která již nebude na dálnici D1 napojena. Naopak je sledována taková strategie, aby rozvojové aktivity v tomto prostoru byly co nejvíce zpřístupněny od dálnice D1 a dále nezatěžovaly v podélné ose území mezi dálnicemi D1 a D2.

Problematika celého prostoru, včetně prověření potřeb přestavby a umístění MÚK na dálnici D1 v úseku Slatina – Holubice pro zpřístupnění a obsluhu území jižně od dálnice, bude podrobněji řešena v rámci územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

(k bodům 255 – 258)

D2 MÚK Velké Němčice (RDS06)

D2 MÚK Lanžhot (RDS07)

Navrhované mimoúrovňové křižovatky jsou součástí stávající dálnice D2 Brno – Břeclav – hranice ČR / SR (– Bratislava). Současné rozmístění MÚK na dálnici D2: Chrlice (3,0 km), Blučina (11,0 km), Hustopeče (25,0 km), Podivín (41,0 km), Břeclav (48,0 km).

MÚK Velké Němčice (RDS07) – ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro novou dálniční křižovatku MÚK Velké Němčice v úseku mezi stávajícími MÚK Blučina a MÚK Hustopeče, vzdálené od sebe 14,0 km. MÚK Velké Němčice v návaznosti na silnici II/425 umožní zpřístupnění a obsluhu přilehlého území a sídel rozvojové osy **OS10** z dálnice D2 a vytvoří podmínky pro vyšší využívání dálnice pro rozvoj území a každodenní zdrojové a cílové přepravní vztahy, vázané na metropolitní oblast a město Brno.

MÚK Lanžhot (RDS07) – ZÚR JMK dále vymezují územní rezervu pro novou dálniční křižovatku MÚK Lanžhot v úseku mezi stávající MÚK Břeclav a hranicí ČR / SR (vzdálenost cca 12,0 km). MÚK Lanžhot v návaznosti na silnici II/424 umožní zpřístupnění a obsluhu přilehlého území rozvojové osy **OS10** v příhraničním prostoru, především sídel Lanžhot, Kostice, Týnec z dálnice D2. Napojení okrajového území na dálnici D2 zvýší atraktivitu území pro jeho možný ekonomický rozvoj a umožní zklidnění průjezdné dopravy v sídlech při silnici II/424 Moravská Nová Ves – Lanžhot. Tento záměr není obsažen v ÚAP JMK 2013, vznikl jako požadavek zadání prověřit reálnost MÚK Kostice.

ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro MÚK Velké Němčice a MÚK Lanžhot na dálnici D2 v ploše kruhu o poloměru 400 m tak, aby byla zajištěna dostatečná rezerva pro možné prověření polohy a celkového uspořádání dotčeného území.

(k bodům 259 – 260)

Jihozápadní tangenta Troubsko (D1) – Modřice (R52/JT) (RDS08)

Jihozápadní tangenta (JZT) byla v souvislosti s rozvojem celého jihozápadního a jižního segmentu urbanizovaného prostoru města Brna dlouhodobě prověřována řadou studií (dopravně urbanistická studie „Rychlostní silnice R43 Jihozápadní tangenta Troubsko – Blučina, HBH Projekt s. r. o. 2003“), koncepčních scénářů a zátěžových modelů („Územní studie v oblasti jihozápadně města Brna“; UAD, s. r. o. & PK Ossendorf, s. r. o.). Představuje kapacitní propojení jihozápadního segmentu mezi D1 a R52 v kategorii silnice I. třídy, v širších souvislostech a koncepčních scénářích s přímou návazností na R43 ve stopě Bystrcké, případně s využitím dílčího úseku dálnice D1 s návazností na R43 ve stopě

Bítýšské (MÚK Ostopovice), v jižním prostoru s návazností na R52/JT a prostřednictvím jižní tangenty na dálnici D2 s pokračováním v koridoru tzv. jihovýchodní tangenty jako silnice II. třídy.

Dopravní vytížení a efektivita JZT v celém systému nadřazené sítě JMK byla prověřována v rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ – etapy A, B, C (Urbanismus, architektura, design – studio, s. r. o. & PK Ossendorf, s. r. o.; 2014). Pro prověření účinnosti JZT jsou rozhodující především **konceptní scénář C** – rozvojový, generel dopravy, R43 bystrcká stopa a **konceptní scénář D** rozvojový – generel dopravy, R43 stopa Bítýšská, R55 Kalčík). Schémata základních souvisejících konceptních scénářů a rámcové výsledky hodnocení jsou uvedené v předchozí části *kap. G. textové části Odůvodnění ZÚR JMK (Dopravní infrastruktura, část Silniční doprava)*.

Souhrnné výsledky hodnocení JZT v relevantních konceptních scénářích:

- **V konceptním scénáři C** se ukazuje, že propojení v návaznosti na R43 ve stopě Bystrcké a dále JZT + JT v návaznosti na dálnici D1, R52 a dálnici D2 vykazuje významné intenzity dopravy s patrným pozitivním vlivem na městský komunikační systém. V něm dochází k úbytku dopravy v řádech cca 20 % a na vstupních radiálách i nad 20 %.
- **V konceptním scénáři D**, kdy je R43 vedená v oddálené stopě Bítýšské, se na JZT neprojevuje významný úbytek dopravy. Zvýšený efekt v obou základních variantách má návaznosti JZT na jižní a jihovýchodní tangentu.

Výsledky modelování a hodnocení konceptních scénářů ukazují jednoznačnou prostorovou a funkční spjatost všech záměrů z hlediska dopravních vazeb a vzájemného přenášení přepravních toků a to především v území metropolitní rozvojové oblasti (prioritně R43 v úseku Kuřim – dálnice D1, D1, R52/JT, JZT, JVT a další), kde dochází k vysoké koncentraci radiálně zaústěných komunikací, vlastní dopravy a nároků na prostorové roznesení převažující zdrojové a cílové dopravy do celého komunikačního systému.

Z toho důvodu ZÚR JMK v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno vymezují plochu, ve které se ukládá prověření změn územní studií (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*). Z důvodu předběžné opatrnosti ZÚR JMK vymezují varianty JZT a to var. A „Modřická“: JZT Troubsko (D1) – Modřice (R52/JT), (**RDS08-A**) a var. B „Želešická“: JZT Troubsko (D1) – Modřice (R52/JT), (**RDS08-B**) jako územní rezervu do doby, než bude možno na základě výsledků podrobnějšího prověření území rozhodnout vůbec o potřebnosti JZT, případně o výběru varianty.

JZT Troubsko (D1) – Modřice (R52/JT) – var. A „Modřická“ – územní rezerva navazuje na dálnici D1 v MÚK Troubsko, pokračuje jihovýchodním směrem, jižně od Ostopovic, mezi Nebovidy a Moravany a východně od Želešic se napojuje na koridor R52/JT. Oproti původním trasám je koridor ukončen v MÚK Modřice a napojen na koridor R52 vedený od Rajhradu ve stopě jižní tangenty k dálnici D2.

JZT Troubsko (D1) – Modřice (R52/JT) – var. B „Želešická“ – územní rezerva navazuje na dálnici D1 v MÚK Troubsko, pokračuje shodně s var. A jihovýchodním směrem, jižně od Ostopovic, mezi Nebovidy a Moravany. Odsud se odklání jižním směrem do prostoru Hajan a pokračuje v dílčím úseku jižní tangenty, původně sledované ve var. Želešické, do MÚK Modřice s R52/JT.

Napojení obou variant JZT na R52/JT je shodně situováno do prostoru Modřic. Obě varianty jsou ve směru od dálnice D1 vedeny částečně ve stopě původní JZT, která se napojovala na R52 v prostoru Rajhradu, v úseku od Želešic a Modřic po R52/JT v upravených stopách, které představují kombinaci zkrácených koridorů s využitím původně sledovaných dílčích úseků jižní tangenty ve var. Želešické a ve var. Modřické.

Územní rezerva je pro obě varianty vymezena v šířce 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí za podmínky zachování minimální šířky koridoru 250 m (tj. šířka ochranného pásma pro silnici I. třídy rychlostního typu + rezerva 50 m) tak, aby byla zajištěna dostatečná rezerva pro možné prověření polohy a celkového uspořádání dotčeného území.

I přes koncepční nejednotnost je nutné konstatovat, že rozhodnutí o výsledné koncepci uspořádání komunikační sítě v jádrovém území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno včetně rozhodnutí o variantě či potřebnosti JZT je prioritní potřeba, kterou současně potvrzují i zjištění v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostatečně narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy a to zejména v jižní části území a omezuje tak jeho rozvoj.

(k bodům 261 – 262)

I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel (RDS09)

Silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany je součástí mezikrajského silničního tahu ve spojení Dráčov – Jindřichův Hradec – Třebíč – Brno. Intenzita dopravy na této silnici narůstá s blízkostí metropolitní oblasti Brno. Stávající průjezd Rosice je kolizní a vyžaduje přestavbu. ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro variantní koridory s obchvatem Rosic:

Varianta severní (RDS09-A) – koridor v trase severního obchvatu Rosic a přiblíženého jižního obchvatu Zastávky

Varianta jižní (RDS09-B) – koridor v trase jižního obchvatu Rosic a oddáleného jižního obchvatu Zastávky

V Generelu dopravy JMK je přeložka silnice I/23 dlouhodobě sledovaná v poloze severního obchvatu Rosic. Záměr je obsažen v databázi projektů Dopravní sektorové strategie, 2. fáze.

ZÚR JMK sledují územní rezervu pro obě varianty s tím, že o výsledné variantě rozhodnou výsledky územní studie, která byla zadána Krajským úřadem JMK v roce 2014 jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK. Po rozhodnutí o výběru výsledné varianty by měl být koridor zapracován jako veřejně prospěšná stavba do aktualizace ZÚR JMK.

Územní rezerva je pro obě varianty vymezena v šířce 300 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí za podmínky zachování minimální šířky koridoru 100 m (tj. šířka ochranného pásma silnici I. třídy) tak, aby bylo možné v rámci koridoru prověřit, případně umístit daný záměr.

(k bodům 263 – 264)

I/40 Sedlec, obchvat (RDS10)

Silnice I/40 v úseku Mikulov – Břeclav zajišťuje zpřístupnění a obsluhu příhraničního území a sídelní struktury mezi silnicemi I/52 (R52) a I/55 v koridoru obchvatu Břeclavi. ZÚR JMK navrhuje přestavbu okrajových úseků Mikulov – Sedlec a Břeclav – Sedlec jako veřejně prospěšné stavby. Nepříznivý průtah Sedlcem, vyžadující v rámci celkové přestavby tahu s odstraněním nepříznivých průtahů a úzkých hrdel, je navržen ve dvou variantách jako územní rezerva, vyžadující prověření podmínek možného průchodu územím.

I/40 Sedlec, obchvat – var. severní (RDS10-A) – územní rezerva vychází z dokumentace „Vyhledávací studie trasy silnice I/40 v úseku Břeclav – Valtice – Mikulov – Novosedly“ (Profi Jihlava, 1999). Po vyhlášení soustavy Natura 2000 se ukázalo, že trasa navrhovaná ve zmíněné dokumentaci zasahuje

do okraje EVL Slanisko u Nesytu a vyžaduje podrobnější prověření možného řešení v poloze souběžně s železniční tratí tak, aby byly vyloučeny střety s EVL.

I/40 Sedlec, obchvat – var. jižní (DS10-B) – územní rezerva vychází z námětu ŘSD ČR předloženého pro účely ZÚR JMK. V této poloze však navrhovaná přeložka silnice, která se v tomto prostoru vyhýbá území Natura 2000, vyžaduje nákladné technické řešení s dvojnásobným mimoúrovňovým křížením se stávající železniční tratí.

Ze strany ŘSD bylo přislíbeno zadání a pořízení studie, která prověří technické řešení a reálnost územního průchodu přeložky silnice I/40 v prostoru Sedlce v obou možných variantách tak, aby celá trasa v úseku Mikulov – Břeclav byla výhledově v homogenizovaných parametrech s maximálním odvedením dopravy mimo obytná území a současně respektovala EVL Slanisko u Nesytu.

Koridor územní rezervy pro var. severní (**RDS10-A**) je vymezen mimo EVL Slanisko u Nesytu, mimo zastavěné území a zastavitelné plochy obce Sedlec v šířce 300 m, minimálně v šířce 100 m (ochranné pásmo silnice I. třídy) U var. jižní (**DS10-B**) je územní rezerva mimo zastavěné území a zastavitelné plochy obce Sedlec vymezena v šířce 600 m, minimálně v šířce 300 m. Takto vymezené varianty územní rezervy umožňují v rámci vymezené plochy prověřit možná řešení a vedení přeložky v širším prostoru sídla.

(k bodům 265 – 266)

I/43 Lipůvka – Lažany, přeložka s obchvaty sídel (RDS11)

Silnice I/43 s přeložkou v úseku Lipůvka – Lažany je součástí významné radiály využívané pro každodenní dopravu ve směru od Blanska do města Brna a jádrového území metropolitní oblasti. Značný podíl dopravy po realizaci R43 bude převeden na kapacitní silnici, přesto pro každodenní vztahy na krátkou vzdálenost lze očekávat zvýšenou atraktivitu tohoto spojení.

ZÚR JMK s ohledem na ochranu životního prostředí a lidského zdraví na průjezdech obytným územím a z důvodu předběžné opatrnosti vymezuje územní rezervu pro případnou výhledovou přeložku silnice s obchvaty Lipůvky a Lažan. Územní rezerva je vymezena v šířce 300 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí za podmínky zachování minimální šířky koridoru 100 m (tj. šířka ochranného pásma silnici I. třídy) tak, aby bylo možné v rámci koridoru prověřit, případně umístit daný záměr.

(k bodům 267 – 268)

I/43 Kuřim, jižní obchvat (RDS12)

Obchvat Kuřimi velmi úzce souvisí s celkovým řešením a výslednou koncepcí uspořádání silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na R43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO.

Jižní obchvat Kuřimi byl prověřován technickou studií v roce 2009 a následně její aktualizací „Kuřim – jižní obchvat; aktualizace technické studie“ (HBH Projekt, s. r. o., 05/2011).

Trasa navrhovaná ve zmíněné dokumentaci navazuje na stávající čtyřpruhovou silnici I/43 v prostoru České, západním směrem, částečně v tunelu, obchází vrch Šiberná, pokračuje za lokalitou plánované zástavy u Sv. Jana, tunelem prochází pod územím PP Baba a napojuje se na R43 ve stopě Bystrcké v prostoru Moravských Knínic.

Pro objektivní posouzení variant severního a jižního obchvatu byla následně zpracována dokumentace „Komparativní studie propojení R43 a I/43 v oblasti města Kuřim“ (DHV ČR, s. r. o.)

Závěry hodnocení variant:

- v dopravně inženýrském posouzení výhodnější: varianta jižní
- v územně plánovacím posouzení výhodnější: varianta jižní
- v posouzení vlivů na životní prostředí výhodnější: varianta jižní
- v ekonomickém posouzení výhodnější: varianta jižní

Koncepce uspořádání silniční sítě v prostoru Kuřimi je úzce spjata s celkovou koncepcí uspořádání sítě a území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, kde dochází k vysoké koncentraci radiálně zaústěných komunikací, vlastní dopravy a nároků na prostorové roznesení převažující zdrojové a cílové dopravy do celého komunikačního systému. To potvrdily i výsledky modelování a hodnocení koncepčních scénářů (prioritně varianty R43 Kuřim – dálnice D1, I/43 Kuřim – Brno, VMO a další). Z toho důvodu ZÚR JMK v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno vymezují plochu, ve které se ukládá prověření změn územní studií (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*), jejíž součástí bude i prověření jižního obchvatu Kuřimi v návaznosti na všechny související záměry.

I přes koncepční nejednotnost komplexního řešení silniční sítě v jádrovém území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno je nutné konstatovat, že rozhodnutí o výsledné koncepci včetně obchvatu Kuřimi je prioritní potřeba, kterou současně potvrzují i zjištění v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému metropolitní rozvojové oblasti přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy (zejména v jižní části území) a omezuje tak jeho rozvoj.

Do doby prověření koncepce a doporučení výsledného řešení v rámci uložené územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, ZÚR JMK vymezují územní rezervu jižního obchvatu Kuřimi v šířce 300 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí za podmínky zachování minimální šířky koridoru 100 m (tj. šířka ochranného pásma silnici I. třídy) tak, aby bylo možné v rámci koridoru prověřit, případně umístit daný záměr.

Záměr je spolu se severním obchvatem (viz silnice II/385) obsažen v ÚAP JMK 2013.

(k bodům 269 – 270)

I/43 Česká – Kuřim, zkapacitnění (RDS13)

Silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim je hlavním radiálním vstupem do prostoru Brna ve směru od severu, variantně od rychlostní silnice R43 (v případě severního obchvatu Kuřimi). ZÚR JMK vymezují koridor územní rezervy pro zkapacitnění stávající silnice I/43, navazující na již realizovaný čtyřpruh v prostoru České s variantním ukončením východně od Kuřimi. Koridor silnice je ve své poloze a uspořádání závislý na výběru varianty R43 a na výběru varianty obchvatu Kuřimi.

Výsledky modelování a hodnocení koncepčních scénářů ukazují jednoznačnou prostorovou a funkční spjatost všech záměrů z hlediska dopravních vazeb a vzájemného přenášení přepravních v území metropolitní rozvojové oblasti vztahů, kde dochází k vysoké koncentraci radiálně zaústěných komunikací, vlastní dopravy a nároků na prostorové roznesení převažující zdrojové a cílové dopravy do celého komunikačního systému. Z toho důvodu ZÚR JMK ukládají prověření změn v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno územní studií, jejíž součástí je i prověření potřeby zkapacitnění silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim v závislosti na variantě R43 (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

Koncepce uspořádání silniční sítě v prostoru Česká – Kuřim je úzce spjata s celkovou koncepcí uspořádání sítě a území metropolitní rozvojové oblasti **OB3** Brno, kde dochází k vysoké koncentraci

radiálně zaústěných komunikací, vlastní dopravy a nároků na prostorové roznesení převažující zdrojové a cílové dopravy do celého komunikačního systému. To potvrdily i výsledky modelování a hodnocení koncepčních scénářů (prioritně varianty R43 Kuřim – dálnice D1, I/43 Kuřim – Brno, VMO a další). Z toho důvodu ZÚR JMK vymezují v území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno plochu, ve které se ukládá prověření změn územní studií (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*), jejíž součástí bude i prověření potřebnosti zkapacitnění silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim v návaznosti na všechny související záměry.

I přes koncepční nejednotnost komplexního řešení silniční sítě v jádrovém území metropolitní rozvojové oblasti **OB3** Brno je nutné konstatovat, že rozhodnutí o výsledné koncepci včetně zkapacitnění silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim je prioritní potřeba, kterou současně potvrzují i zjištění v ÚAP JMK 2013, kdy kapacita stávajícího dopravního systému metropolitní rozvojové oblasti přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy (zejména v jižní části území) a omezuje tak jeho rozvoj.

Do doby prověření koncepce a doporučení výsledného řešení v rámci uložené územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k území Metropolitní rozvojové oblasti Brno“, ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro zkapacitnění silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim v šířce 300 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí za podmínky zachování minimální šířky koridoru 100 m (tj. šířka ochranného pásma silnici I. třídy) tak, aby bylo možné v rámci koridoru prověřit, případně umístit daný záměr.

Záměr je obsažen v ÚAP JMK 2013.

(k bodům 271 – 272)

I/50 Brankovice – Kožušice, obchvat (RDS14)

Silnice I/50 v úseku Brankovice – Kožušice je součástí dálkového tahu Brno – Holubice – Uherské Hradiště – hranice ČR / Slovensko, součást mezinárodního tahu E50, jednou z významných přepravních os napojujících a obsluhujících východní oblast, v mezikrajských souvislostech s napojením Zlínského kraje a prostor Uherskohradištěska.

ZÚR JMK vymezují územní rezervy pro obchvat Brankovic a Kožušic v souladu se zpracovanou územní studií, pořízenou Krajským úřadem Jihomoravského kraje jako podklad pro ZÚR JMK. Na základě provedeného vyhodnocení jednotlivých variant a výsledků samostatně provedeného vyhodnocení vlivu přeložky silnice I/50 na životní prostředí v rámci územní studie bylo navrženo sledovat v ZÚR JMK a v ZÚR Zlínského kraje variantu střed a variantu jih. Vzhledem k tomu, že přeložky přesahují hranice JMK, byla studie a vymezení koridorů koordinováno se Zlínským krajem.

I/50 Brankovice – Kožušice, obchvat – var. střed (RDS14-A): koridor ve směru východním je veden jižně Brankovic, severně Kožušic a napojuje se do stávajícího trasy I/50 v křižovatce se silnicí II. třídy v prostoru Střílek. Na území Zlínského kraje byla dle požadavku obce Střílky navrhovaná trasa situována severně od stávající silnice I/50. Trasa je na území Zlínského kraje téměř shodná s ostatními navrhovanými variantami.

I/50 Brankovice – Kožušice, obchvat – var. jih (RDS14-B): koridor vychází z prostoru západně Brankovic společně s variantou střed a dále vede jižním obloukem s jižním oddáleným obchvatem Kožušic přes hranice obou krajů do prostoru Střílek, kde se napojuje na stávající I/50. Na území Zlínského kraje byla dle požadavku obce Střílky navrhovaná trasa situována severně od stávající silnice I/50.

Na základě provedeného vyhodnocení jednotlivých variant a výsledků samostatně provedeného vyhodnocení vlivu přeložky silnice I/50 na životní prostředí v rámci územní studie bylo navrženo sledovat v ZÚR JMK a v ZÚR Zlínského kraje varianty Jih a Střed. Výhledová přestavba silnice I. třídy, propojující v návaznosti na dálnici D1 ve směru západ – východ kraje Jihomoravský a Zlínský s postupným vyloučením průtahů sídly vytvoří předpoklady pro bezkolizní přepravní vztahy s minimalizací negativních vlivů na obytná území a lidské zdraví.

Na základě zpracované územní studie ZÚR JMK vymezují pro obě varianty obchvatu Brankovice – Kožušice územní rezervu v šířce 100 m, pro variantu jih s rozšířením pro umístění MÚK Kožušice, jih (napojení a obsluha přilehlého území) tak, aby bylo možné v rámci koridoru prověřit, případně umístit daný záměr.

(k bodům 273 – 274)

I/51 Hodonín, obchvat (RDS15)

Silnice I/51 v návaznosti na silnici I/55 (R55) zajišťuje přeshraniční spojení se Slovenskou republikou ve směru na Senici a Trnavu. Stávající silnice prochází v doteku s centrální částí Hodonína, s výraznou kumulací průjezdné dopravy, zdrojové a cílové a vnitroměstské dopravy. V případě nárůstu dopravy, zvláště nákladní směřující k hranici ČR / SR je značné riziko nárůstu negativních vlivů z dopravy na obytné území a lidské zdraví. Obchvat Hodonína, pro který byla již zpracována dokumentace pro stavební povolení, byla ze strany ŘSD ve své přípravě zastavena a to především z důvodů ekonomické nerentability a relativně nižšího nárůstu přeshraniční dopravy než se původně předpokládalo. Intenzita na silnici I/51 nedosahuje takových hodnot, kdy by přeložka silnice s obchvatem vyžadovaly prioritní realizaci. ZÚR JMK vymezují v souladu se zpracovanou dokumentací územní rezervu. Mimoúrovňová křižovatka, která napojuje přeložku I/51 zůstává jako součást koridoru R55 v návrhu a bude sloužit pro napojení Hodonína na R55.

ZÚR JMK vymezují pro obchvat Hodonína územní rezervu v šířce 200 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy Hodonína s podmínkou zajištění minimální šíře 100 m (šířka ochranného pásma pro silnici I. třídy) tak, aby bylo možné v rámci koridoru prověřit, případně umístit daný záměr.

(k bodům 275 – 278)

I/54 Kyjov, obchvat (RDS16)

I/54 Bzenec – Vracov – Vlkoš, přeložka (RDS17)

Silnice I/54 představuje dálkový tah Slavkov u Brna – Kyjov – Veselí nad Moravou – hranice ČR / Slovensko, v prostoru Slavkova s návazností na silnici I/50 a dálnici D1. Silnice se jako dálkový tah neuplatňuje, významné jsou dílčí úseky pro každodenní regionální vztahy, v daném případě úsek Kyjov – Bzenec – Veselí nad Moravou s návazností na silnici I/55, po dostavbě R55 s napojením na MÚK Bzenec. Dle modelu 2014 se ukazuje, že po zprovoznění R55 dochází k navýšení dopravy právě v úseku Bzenec (R55) – Kyjov. Intenzita dopravy v úseku Bzenec – Kyjov v r. 2013: 7,4 – 6,5 tis. voz. / 24 hod. po realizaci R55 a MÚK Bzenec dle výsledků model 2014 v r. 2035+ vykazuje výrazné navýšení dopravy a to v rozmezí hodnot: 10,4 – 9,4 tis. voz. / 24 hod.

Stávající vedení silnice I. třídy s průtahy obcemi Bzenec, Vracov, Vlkoš nejsou pro nárůst dopravy výhledově vyhovující. Je nezbytné zajistit územní ochranu pro možné výhledové vedení silnice mimo obytná území tak, aby byly minimalizovány negativní vlivy z narůstající silniční dopravy na obytná území a veřejné zdraví.

I/54 Kyjov, obchvat – ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro jižní obchvat města, nepřímou navazující na výhledovou přestavbu silnice I/54 ve směru na Bzenec s obchvaty Vlkoše, Vracova a Bzence.

ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro obchvat Kyjova v šířce 200 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy Kyjova a Svatobořic-Mistřína, minimálně však šířku 100 m (šířka ochranného pásma pro silnici I. třídy) tak, aby bylo možné v rámci koridoru prověřit, případně umístit daný záměr.

I/54 Bzenec – Vracov – Vlkoš, přeložka – ZÚR JMK vymezují územní rezervu, která částečně modifikuje a upravuje koridor varianty, vymezené ve studii „Optimalizace sítě komunikací regionu I. – III. etapa, HBH Projekt, s. r. o.), kterou pořídil Svazek obcí Severovýchod v letech 2003 – 2005. Územní rezerva, vedená severně Vlkoše, jihozápadně od Vracova a v jižním souběhu s železniční tratí v Bzenci se napojuje na stávající silnici I/54 východně od MÚK Bzenec na R55.

Záměr je v prostoru Vlkoše a Bzence v souladu se záměrem obsaženým v ÚAP JMK 2013, v prostoru Vracova je na základě jednání s obcemi vymezen nový koridor s jihozápadním obchvatem Vracova.

ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro přeložku Bzenec – Vracov – Vlkoš v proměnlivé šířce, a to v úseku Bzenec – Vracov 200 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy obce Bzence, pro úsek Vracov – Vlkoš 400 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy obcí Vracov a Vlkoš. Pro oba úseky je stanovena minimální šířka územní rezervy 100 m (šířka ochranného pásma pro silnici I. třídy) tak, aby bylo možné v rámci koridoru prověřit, případně umístit daný záměr.

(k bodům 279 – 282)

I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel (RDS18)

I/55 Vnorovy – Veselí nad Moravou, přeložka s obchvatem sídel (RDS19)

Silnice I/55 představuje páteřní osu urbanizovaného pásu Pomoraví. Po realizaci R55 budou především dálkové přepravní vztahy převedeny na kapacitní silnici R55 a silnice I/55 převezme kromě regionálních a lokálních dopravních vztahů funkci doprovodné silnice k R55. Po realizaci R55 dle výsledků modelu 2014 dosahuje intenzita dopravy na stávající silnici I/55 v úseku Petrov – Veselí nad Moravou v roce 2035+ následujících hodnot: Petrov – Strážnice; 5,3 – 6,4 tis. voz. / 24 hod. (r. 2013: 7,9 – 8,6 tis. voz. / 24 hod.), v úseku Strážnice – Veselí nad Moravou v r. 2035+; 3,8 – 4,4 tis. voz. / 24 hod. (r. 2013 6,6 – 7,0 tis. voz. / 24 hod.)

S ohledem na silně urbanizované území generující bez ohledu na existenci R55 významné dopravní zatížení (zdrojová a cílová doprava, místní doprava) v celém úseku Petrov – Veselí nad Moravou je navržena územní rezerva pro možné dílčí přeložky stávající silnice s obchvaty obytných území, se zachováním podmínek neomezeného přístupu motorové dopravy s maximální možností obsluhy přilehlého území a sídel.

I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel – pro extrémně zatížený úsek I/55 v prostoru Petrov – Strážnice – Vnorovy, se souvislým průtahem obytným územím byla zpracována územní studie „Územní studie silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov“, pořízená Krajským úřadem JMK.

ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro varianty přeložky silnice I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, převzatý z výše citované územní studie. Územní studie silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov prokázala, že v řešeném území je možné vyvinout dvě základní varianty obchvatů obcí Petrov a Strážnice, které se podstatně odlišují v prostoru správního území obce Petrov.

Varianta A, jižně Petrova (RDS18-A) – trasa vedená jižně od Petrova není v kolizi se zájmy ochrany přírody, negativa vykazuje v oblasti střetů s technickou infrastrukturou, ochranou krajiny a limituje výhledový rozvoj obce.

Varianta B, severně Petrova (RDS18-B) – trasa vedená severně od Petrova je nejkratší, avšak vykazuje kritické střety s ochranou přírody. V prostoru města Strážnice je stopa obchvatu koordinovaná s předpokládaným postupem výstavby rychlostní silnice R55 a je stabilizovaná již řadu let.

Dle technického návrhu možných tras obchvatů s ohledem na environmentální a urbanistické limity, územní studie navrhla pro zapracování do ZÚR JMK jako územní rezervu oba koridory, v jejichž rámci by se měla výsledná trasa obchvatů pohybovat.

ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro obě varianty přeložky silnice Petrov – Strážnice – Vnorovy s obchvaty sídel v šířce 100 m s rozšířením pro rozvinutí křižovatek v proměnlivé šířce 200 – 300 m (šířka ochranného pásma pro silnici I. třídy; koridor vymezen pro účely ZÚR v rámci zpracované územní studie) tak, aby bylo možné v rámci koridoru prověřit, případně umístit daný záměr.

I/55 Vnorovy – Veselí nad Moravou, přeložka s obchvatem sídel (**RDS19**) – v navazujícím úseku Vnorovy – Veselí nad Moravou je dlouhodobě sledovaná přeložka silnice I/55 ve stopě východního obchvatu Vnorov a Veselí nad Moravou, stabilizovaná v ÚP Veselí nad Moravou. Výhledová přeložka v extrémně zatíženém úseku silnice I/55 Vnorovy – Veselí nad Moravou, vedeném v souvisle zastavěném obytném území, umožní nezávisle na R55 (omezený vstup nemotorových a pomalých vozidel) odklon významné regionální dopravy mimo obytná území se zachováním obsluhy území a přímé návaznosti na zdroje a cíle.

ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro přeložku silnice Vnorovy – Veselí nad Moravou s obchvaty sídel v šířce 200 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy obcí Vnorovy a Veselí nad Moravou, minimálně však v šířce 100 m (šířka ochranného pásma pro silnici I. třídy) tak, aby bylo možné v rámci koridoru prověřit, případně umístit daný záměr.

Silnice II. a III. třídy

(k bodům 283 – 285)

II/152 Ořechov – Hajany, obchvat (RDS20)

Silnice II/152 je součástí krajského tahu K28 Moravské Bránice – Silůvky – Ořechov – Modřice (I/52, jižní tangenta, D2) – Brno, Chrlice (II/380). Tah zprostředkovává propojení sídel vyššího významu a napojení průmyslových oblastí Ivančice, Modřice a Moravany. Stávající vedení silnice průtahy obcí je nevyhovující a vykazuje časté dopravní závady. ZÚR JMK navrhuje územní rezervu pro obchvat obcí Ořechov a Hajany (**RDS20**) dle „Studie modernizace silnice II/152 – Moravské Bránice – Želešice – 2011, HBH Projekt, s. r. o.“. Přeložením trasy silnice II/152 dojde k odstranění nevyhovujícího vedení silnice přes zastavěné území obcí.

II/380 Těšany – Moutnice, obchvat (RDS21)

Silnice II/380 je součástí krajského tahu K37 Hodonín (I/55) – Mutěnice – Čejč – Brno, Tuřany (JVT) – Brno, Slatina (D1) – Brno, Černovická terasa (VMO). Tah zajišťuje spojení oblastí Hodonín, Brno-venkov a Brno a zajišťuje přímé spojení Hodonínska a přilehlých obcí s krajským městem. V přímé návaznosti na krajské město Brno je evidován výrazný nárůst dopravního zatížení. ZÚR JMK navrhuje územní rezervu pro obchvat obcí Moutnice a Těšany (**RDS21**). Důvodem je odklon tranzitní

dopravy ze zastavěného území obcí a zkvalitnění trasy silnice z hlediska širších vazeb. Územní rezerva vychází z „Územní studie silnice II/380 Sokolnice – Čejč, UAD – studio Brno, 2012“, kde bylo navrženo několik variant řešení.

II/394 Tetčice, obchvat (RDS22); II/394 Neslovice, obchvat (RDS23)

Silnice II/394 je součástí krajského tahu K25 Moravský Krumlov (II/413) – Ivančice – Rosice (I/23). Tah umožňuje mezioblastní spojení prostorů Brno-venkov a Znojemsko, páteřní propojení sídel vyššího významu (Rosice, Ivančice) s napojením na nadřazenou silniční síť (I/23, dálnice D1) a napojení průmyslových oblastí (Moravský Krumlov, Ivančice). ZÚR JMK navrhuje územní rezervy pro obchvaty obcí Tetčice (**RDS22**) a Neslovice (**RDS23**). Důvodem je odklon tranzitní dopravy ze zastavěného území obcí a zkvalitnění trasy silnice z hlediska širších vazeb. Trasování přeložek vychází z řešení dle ÚAP JMK 2013 a bude dále prověřováno (mimo jiné i v zadané územní studii související silnice I/23 v prostoru Rosice – Zakřany, závěry této studie budou zapracovány do aktualizace ZÚR JMK).

II/416 Unkovice, přeložka (RDS24); II/416 Vojkovice – Hrušovany, přeložka (RDS25); II/416 Hostěrádky-Rešov – Šaratice, přeložka (RDS26); II/416 Hrušky – Křenovice – Slavkov u Brna, přeložka (RDS27)

Silnice II/416 je součástí krajského tahu K34 Pohořelice (I/53, R52) – Hrušovany u Brna – Vojkovice (II/425) – Blučina – Měnin (II/380) – Újezd u Brna – Křenovice – Slavkov u Brna (I/54). Tah zprostředkovává mezioblastní spojení prostorů Brno-venkov a Vyškovsko s návazností na nadřazenou silniční síť (dálnice D1, D2, rychlostní silnice R52). ZÚR JMK navrhuje územní rezervu pro přeložku silnice II/416 z tahu Židlochovice – Žabčice – Pohořelice do nové trasy (**RDS24**). Územní rezerva vychází ze „Studie modernizace silnice II/416 Hrušovany u Brna – Ledce – Pohořelice, HBH projekt, s. r. o., 2011“. Přeložka silnice II/416 bude prověřována v trase stávajících silnic III/42510 a III/41619 (koridor kopíruje uvedené silnice). ZÚR JMK dále navrhuje územní rezervu pro přeložku silnice II/416 Hrušovany – Vojkovice (**RDS25**), která doplňuje chybějící úsek mezi navrhovaným obchvatem Blučiny a již realizovaným obchvatem Hrušovan. Územní rezerva vychází z „Vyhledávací studie přeložky krajské silnice II/416 v úseku Vojkovice – Hrušovany u Brna, HBH Projekt, 2013“. Přeložka převede tranzitní dopravu ze zastavěných území obcí Židlochovice a Blučina. ZÚR JMK dále navrhuje územní rezervy pro přeložení trasy silnice II/416 mimo zastavěné území obcí Hostěrádky-Rešov a Šaratice (**RDS26**) a obcí Hrušky a Křenovice (**RDS27**). Územní rezervy vychází z „Územní studie silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna, Urbanistické středisko Brno, 2012“ a jsou navrženy v proměnné šířce tak, aby umožňovaly realizaci všech prověřovaných variant. Přeložky silnice II/416 převedou tranzitní dopravu mimo zastavěné území obcí, čímž budou odstraněny dopravní závady a celkově se zkvalitní trasa silnice z hlediska širších vazeb.

II/419 Terezín – Násedlovice, přeložka (RDS28); II/419 Násedlovice – Uhřice, přeložka (RDS29)

Silnice II/419 je součástí krajského tahu K10 Mikulov (I/40, R52) – Velké Pavlovice – Kobylí – Terezín (II/380) – Násedlovice – Žarošice (I/54). Tah umožňuje mezioblastní propojení a návaznost sídel vyššího významu (Mikulov, Velké Pavlovice, Žarošice). ZÚR JMK navrhuje územní rezervy pro přeložku silnice II/419 v úseku Terezín – Násedlovice (**RDS28**) a v úseku Násedlovice – Uhřice (**RDS29**). Trasování přeložek vychází z řešení dle ÚAP JMK 2013 a bude v těchto koridorech dále prověřováno. Potřeba přeložení silnice II/419 vychází z nevyhovujícího trasování stávající silnice II/419 s častými dopravními závadami a nebezpečným směrovým řešením.

II/422 (II/431) Svatobořice-Mistřín (RDS30)

Silnice II/422 (II/431) je součástí krajského tahu K14 Hodonín (R55, I/51) – Dubňany – Svatobořice-Mistřín – Kyjov (I/54). Tah zajišťuje mezioblastní propojení Hodonínska, Vyškovska a sídel vyššího významu (Hodonín, Kyjov). ZÚR JMK navrhuje územní rezervu pro přeložku silnice II/422 (II/431) Svatobořice-Mistřín (**RDS30**). Trasování přeložky vychází z řešení dle ÚAP JMK 2013. Přeložka bude v tomto koridoru prověřována v závislosti na řešení obchvatu Kyjova a jeho napojení na nižší silniční síť. Důvodem je odklon tranzitní dopravy ze zastavěného území obce a zkvalitnění trasy silnice z hlediska širších vazeb.

JVT Tuřany – Kobylnice (RDS32)

ZÚR JMK navrhuje územní rezervu pro tzv. Jihovýchodní tangentu v úseku MÚK Tuřany (II/380) – Kobylnice (II/417) (**RDS32**). Návrh koridoru vychází z „Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Územní rezerva navazuje na navrhovaný koridor JVT Chrlice – Tuřany v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na obchvat Šlapanic. Ve směru od JZT, JT a dálnice D2 umožňuje zpřístupnění a obsluhu rozvojových ploch města Šlapanice. Realizací stavby dojde k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení území na nadřazenou silniční síť. Funkce a význam této komunikace budou v rámci koridoru územní rezervy dále prověřovány.

III/15280 (III/15278) Modřice, severní obchvat (RDS33)

Silnice III/15280 (III/15278) zajišťuje propojení jižní části města Brna s širší aglomerací jižně krajského města a plní funkci alternativního spojení k přetížené ulici Vídeňská. ZÚR JMK navrhuje územní rezervu pro severní obchvat Modřic (**RDS33**). Územní rezerva vychází z Generelu krajských silnic. Přeložka silnice je připojena na ulici Moravanskou a dále pokračuje severně na Heršpice. Trasa odvede dopravu mimo zastavěné území obcí a napojí nové rozvojové plochy.

Navržená řešení územních rezerv naplňují prioritu (23) PÚR – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury, prioritu (7) ZÚR JMK – vytvářet územní podmínky pro rozvoj a zkvalitnění krajské silniční sítě včetně potřebných infrastrukturních úprav. Vymezení územních rezerv pro silnice II. a III. třídy současně reaguje na požadavky na uspořádání a využití území Metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno vymezené v ZÚR JMK – podporovat silniční dopravě průchod nadřazené dopravní sítě metropolitní oblasti a rozvedení dopravních proudů do koridorů, které budou schopny ochránit dotčená sídla metropolitní oblasti před nadbytečnou dopravou při eliminaci negativních dopadů dopravy na životní prostředí.

Šířka koridorů územních rezerv vymezených v ZÚR JMK pro přestavbu krajských silnic II. a III. třídy je 200 m pro záměry RDS20, RDS21, RDS24 a RDS33; 300 m pro záměry RDS22, RDS23, RDS25, RDS28, RDS29, RDS30 a RDS32 mimo zastavěné území a zastavitelné plochy dotčených obcí s možným zúžením na min. šířku 30 m tak, aby bylo možné v rámci koridoru prověřit, případně umístit daný záměr.

Šířka koridorů územních rezerv RDS26 a RDS27 vychází z „Územní studie silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna, Urbanistické středisko Brno, 2012“ a jsou navrženy v proměnné šířce 40 – 550 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy dotčených obcí tak, aby umožňovaly realizaci všech prověřovaných variant.

Železniční doprava

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

(k bodům 286 – 289)

VRT (Praha – Havlíčkův Brod –) hranice kraje – Brno (RDZ01, RDZ02-A, RDZ02-B)

Z hlediska ekologicky udržitelné dopravy je pro spojení metropolitních oblastí a center velmi příznivá železniční doprava. Ta pro spojení dvou největších měst ČR, tj. Praha – Brno, vzdálené cca 200 km, představuje koncepčně připravovaná vysokorychlostní trať Praha – Brno, která je součástí celého systému rychlých spojení na území ČR s návaznostmi na sousední země. Koridory vysokorychlostní železnice v ČR jsou vymezeny v politice územního rozvoje jako koridor VR1 (Dresden –) hranice ČR / SRN – Praha, (Nürnberg –) hranice SRN / ČR – Plzeň – Praha, Praha – Brno – hranice ČR / Rakousko, resp. SR (– Wien, Bratislava), Brno – Ostrava – hranice ČR / Polsko (– Katowice). Jediná dosud platná koncepce vysokorychlostních tratí v ČR je obsažena ve zpracované dokumentaci „Koordinační studie VRT“ (SUDOP Praha, a.s., 2003). Ta je podkladem pro vymezení územních rezerv v ZÚR JMK - **RDZ01** a **RDZ02-A**. Vzhledem k dosud nevyjasněnému řešení polohy železničního uzlu Brno jsou navrhované územní rezervy doplněny variantní územní rezervou **RDZ02-B**, která vychází z aktuální studie „Dopracování variant železničního uzlu Brno“ (IKP, s.r.o. 2014), která jako koncepční varianta umožňuje zapojení VRT do rozšířeného stávajícího hlavního nádraží Brno ze severu. Obě variantní územní rezervy **RDZ02-A** a **RDZ02-B** jsou zaústěny do stávajících stop železničních tratí z důvodu logické návaznosti na stávající infrastrukturu. Zpřesnění zaústění a napojení VRT do železničního uzlu Brno musí být na území města Brna koordinováno s variantami polohy ŽUB a to v podrobnějším měřítku a souvislostech nad rámec podrobnosti ZÚR JMK. ZÚR JMK ukládá tento úkol zpracovat v rámci ÚP města Brna.

(k bodům 290 – 291)

VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava) (RDZ03)

Z hlediska ekologicky udržitelné dopravy je pro spojení metropolitních oblastí a center velmi příznivá železniční doprava. Ta pro spojení významných aglomerací Brno – Ostrava, vzdálené cca 150 km, představuje koncepčně připravovaná vysokorychlostní trať Brno – Přerov – Ostrava – hranice ČR / Polsko, která je součástí celého systému rychlých spojení na území ČR s návaznostmi na sousední země. Koridory vysokorychlostní železnice v ČR jsou vymezeny v politice územního rozvoje jako koridor VR1 (Dresden –) hranice ČR / SRN – Praha, (Nürnberg –) hranice SRN / ČR – Plzeň – Praha, Praha – Brno – hranice ČR / Rakousko, resp. SR (– Wien, Bratislava), Brno – Ostrava – hranice ČR / Polsko (– Katowice). Jediná dosud platná koncepce vysokorychlostních tratí v ČR je obsažena ve zpracované dokumentaci „Koordinační studie VRT“ (SUDOP Praha, a. s., 2003). Ta je podkladem pro vymezení územní rezervy v ZÚR JMK – **RDZ03**. Územní rezerva **RDZ03** je zaústěna do stávajících stop železničních tratí v Ponětovicích z důvodu logické návaznosti na stávající kolejovou infrastrukturu.

Zpřesnění polohy železničního uzlu Brno, koordinace s podmínkami využití území i výběr výsledné koncepční varianty včetně zaústění VRT ve směru od Ostravy a dalších návazností musí být na území města Brna prověřeno a vymezeno v podrobnějším měřítku a souvislostech nad rámec podrobnosti ZÚR JMK. ZÚR JMK ukládají tento úkol zpracovat v rámci ÚP města Brna.

(k bodům 292 – 293)

Nová Přerovská a Vlárská trať, Brno – varianta „Petrov“ (RDZ04)

Územní rezerva **RDZ04** pro novou železniční trať je vymezena z důvodu dosud nestabilizované koncepce přestavby železničního uzlu Brno ŽUB a zároveň nutnosti dostatečně kapacitně zaústit železniční tratě č. 300 a 340 v případě koncepční varianty přestavby ŽUB „Petrov“ do jižního zhlaví rozšířené stávající žst. Brno hl. n. Vzhledem k tomu, že navrhovaná nová železniční trať v dokumentaci „Dopracování variant řešení železničního uzlu Brno“ je vedena kolizně přes rozvojovou plochu veřejného logistického centra Brno severně od letiště Brno, ZÚR JMK pro možné bezkolizní napojení nové tratě na žst. Brno hl. n. ve variantě „Petrov“ vymezují územní rezervu severně od navrhované plochy VLC a to v proměnlivé šířce 200 – 650 m tak, aby bylo možné v celém tomto koridoru hledat řešení, které vyhoví výškovým i směrovým parametrům dle ČSN 736360. Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Dokumentace „Dopracování variant řešení železničního uzlu Brno“ je dosud jediná, která se návrhem vedení nové tratě od východu včetně jejího zapojení do ŽUB zabývá. Územní rezerva **RDZ04** je zaústěna do stávajících stop železničních tratí z důvodu logické návaznosti na stávající infrastrukturu.

Zpřesnění polohy železničního uzlu Brno, koordinace s podmínkami využití území i výběr výsledné koncepční varianty včetně zaústění Přerovské a Vlárské tratě musí být na území města Brna prověřeno a vymezeno v podrobnějším měřítku a souvislostech nad rámec podrobnosti ZÚR JMK. ZÚR JMK ukládají tento úkol zpracovat v rámci ÚP města Brna.

(k bodům 294 – 295)

VRT Brno – Břeclav – hranice ČR / Rakousko (– Wien) (RDZ05)

Vzdálenost Brna a Vídně, cca 150 km je z hlediska udržitelného rozvoje dopravy velmi příznivá pro přepravu vysokorychlostní železnici. Koridory vysokorychlostní železnice v ČR jsou vymezeny v politice územního rozvoje jako koridor VR1 (Dresden –) hranice ČR / SRN – Praha, (Nürnberg –) hranice SRN / ČR – Plzeň – Praha, Praha – Brno – hranice ČR / Rakousko, resp. SR (– Wien, Bratislava), Brno – Ostrava – hranice ČR / Polsko (– Katowice). Jediná dosud platná koncepce vysokorychlostních tratí v ČR je obsažena ve zpracované dokumentaci „Koordinační studie VRT“ (SUDOP Praha, a. s., 2003). Ta je podkladem pro vymezení územní rezervy v ZÚR JMK – **RDZ05**. Územní rezerva **RDZ05** je zaústěna do stávajících stop železničních tratí z důvodu logické návaznosti na stávající infrastrukturu. Zpřesnění zaústění a napojení VRT do železničního uzlu Brno musí být na území města Brna koordinováno s variantami polohy ŽUB a to v podrobnějším měřítku a souvislostech nad rámec podrobnosti ZÚR JMK. ZÚR JMK ukládají tento úkol zpracovat v rámci ÚP města Brna.

(k bodům 296 – 297)

VRT Břeclav – hranice ČR / SR (– Bratislava) (RDZ06)

Územní rezerva slouží k zajištění územních podmínek pro budoucí propojení Brna s Bratislavou vysokorychlostní tratí. Vzhledem ke vzdálenosti obou měst (cca 120 km) je pro jejich spojení z hlediska udržitelného rozvoje vhodná železniční doprava. Koridory vysokorychlostní železnice v ČR jsou vymezeny v politice územního rozvoje jako koridor VR1 (Dresden –) hranice ČR / SRN – Praha, (Nürnberg –) hranice SRN / ČR – Plzeň – Praha, Praha – Brno – hranice ČR / Rakousko, resp. SR (– Wien, Bratislava), Brno – Ostrava – hranice ČR / Polsko (– Katowice). Jediná dosud platná koncepce vysokorychlostních tratí v ČR je obsažena ve zpracované dokumentaci „Koordinační studie VRT“ (SUDOP Praha, a. s., 2003). Ta je podkladem pro vymezení územní rezervy v ZÚR JMK – **RDZ06**.

Územní rezerva VRT (**RDZ06**) je koordinována s navazujícími záměry VRT na území Slovenské republiky.

(k bodům 298 – 299)

Trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje (– Česká Třebová), optimalizace (RDZ07)

Celostátní železniční trať č. 260 Brno – Česká Třebová je dvojkolejná elektrizovaná trať, která je součástí I. tranzitního železničního koridoru, nejvyšší traťová rychlost je 140 km/h s propady rychlosti až na 70 km/h vlivem nepříznivých směrových poměrů. Podle Dopravních sektorových strategií, 2. fáze je na trati omezená kapacita při tvorbě GVD, omezená kapacita z pohledu objednatele regionální dopravy a chybí zde plná peronizace některých stanic.

Koridor je podchycen v politice územního rozvoje jako koridor ŽD7 Pardubice – Česká Třebová – Brno s důvodem vymezení vytvoření podmínek pro zvýšení rychlosti (Blanensko, Orlickoústecko apod.) v úsecích s jejím propadem a tím zvýšení kapacity I. tranzitního železničního koridoru zařazeného do dohody AGC pro naplnění jejich standardů v maximálně možné míře a do evropské železniční sítě TEN-T s nároky na případné změny vedení koridoru v území. Posílení obsluhy území, rozvoj dálkové dopravy šetrné k životnímu prostředí. 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 vymezení koridoru přestavby, je v ZÚR JMK vymezena územní rezerva šířky 200 m. O cíli přestavby nebude možné rozhodnout do doby vypracování všech studií proveditelnosti na všechna rychlá spojení a tím završení koncepce rychlých spojení v ČR s promítnutím důsledků do stávající konvenční sítě tranzitních železničních koridorů.

Plochy a koridory nadmístního významu

(k bodům 300 – 301)

Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna, („Křenovická spojka“) (RDZ08-A, RDZ08-B)

Na železniční trati č. 340 leží významná města Jihomoravského kraje, subregionální centra Slavkov u Brna s více než 6 tisíci obyvateli, Bučovice s více než 6 tisíci obyvateli, Nesovice a regionální centrum Kyjov s 11,5 tisíci obyvateli, ačkoliv je celostátní trať č. 340 dvojkolejná, existuje zde výrazná disproporce vedení linek IDS vlivem nedokonalého uzlu tratí v okolí Křenovic, přetíženosti trati Brno – Přerov a zaústění do železničního uzlu Brno vzhledem k poptávce po hromadné dopravě. Vzhledem ke složitosti řešení zejména z hlediska technického a urbanistického byla zadána studie prověření variant Křenovické spojky, jejímž výstupem byly mimo jiné koridory pro zanesení do ZÚR JMK. Tyto koridory byly beze změny převzaty a umožňují realizaci jižní, nebo severní varianty. Vzhledem k dosud nevyjasněné podobě rychlého spojení RS1 Brno – Přerov (role nové konvenční a nové vysokorychlostní trati) a finální podoby železničního uzlu Brno jsou varianty Křenovické spojky pouze v územní rezervě. Realizací Křenovické spojky by došlo k možnosti posílení role vlakové dopravy v IDS směrem na Slavkov, Nesovice a Kyjov a umožnilo by se tak odlehčení silnice I/50. Záměr Křenovické spojky je také uveden v dokumentaci Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 a Studii aglomeračního projektu brněnské příměstské železniční dopravy z roku 2011. Jakoukoliv přípravu Křenovické spojky je nezbytné koordinovat s přípravou výhybny Zbýšov, neboť spolu tvoří ucelený provozní celek v severní i jižní variantě.

(k bodům 302 – 303)

Výhybna Zbýšov (RDZ09)

Koridor územní rezervy výhybny Zbýšov se nachází na konvenční celostátní trati č. 300, která je jednokolejná, elektrizovaná s traťovou rychlostí 100 km/hod. Výhybna Zbýšov slouží zejména ke křižování a předjíždění vlaků na trase Brno – Vyškov, využívající Křenovickou spojku. Výhybna Zbýšov tvoří provozní celek s Křenovickou spojkou v obou variantách severní i jižní. Poloha územní rezervy koridoru je stanovena s ohledem na modelový GVD a předpokládaný interval vlaků regionální dopravy 30 minut. Jakoukoliv přípravu výhybny Zbýšov je nezbytné koordinovat s přípravou Křenovické spojky. Záměr výhybny Zbýšov je obsažen v dokumentu Územní studie prověření variant Křenovické spojky z roku 2013, dokumentu Studie aglomeračního projektu brněnské příměstské dopravy z roku 2011 i v Generelu dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006.

Šířka koridoru územní rezervy je stanovena s ohledem na ochranné pásmo dráhy dle § 8 odst. (1), písm. a) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů a rozšířena pro potřeby umístění předjízdny koleje na jakoukoliv stranu od stávající traťové koleje na 150 m. Koridor územní rezervy umožní v souladu s ČSN 736301 Projektování železničních drah a ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah případnou mírnou rektifikaci trasy, přístavbu 2. koleje, případné umístění nástupišť nebo úpravu zemního tělesa s ohledem na geotechnické poměry nebo přeložky inženýrských sítí.

(k bodům 304 – 305)

Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice (RDZ10)

Konvenční celostátní trať č. 300 je jednokolejná, elektrizovaná s traťovou rychlostí 100 km/h dnes s výhledově velkým významem pro příměstskou dopravu Brna, jelikož je součástí projektu SJKD. SJKD je důležitý infrastrukturní projekt v rozvojové oblasti OB3 vytvářející kolejovou osu města ve směru sever-jih s napojením na přilehlý region Brna tratěmi č. 250 Brno – Tišnov a č. 300 Brno – Křenovice, resp. Vyškov. Základem systému je drážní infrastruktura pro lehké elektrické jednotky umožňující až 5 minutový interval mezi spoji v centrální oblasti města.

Koridor územní rezervy vychází z Aktualizace studie proveditelnosti Severojižního kolejového diametru v Brně z roku 2011, osa koridoru je tvořena stávající osou trati, z které je vytvořen koridor široký 150 m, který umožňuje mírnou rektifikaci trasy trati s ohledem na vyšší podrobnost následné dokumentace při dodržení ČSN 736301 Projektování železničních drah a ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah. Základem šířky je ochranné pásmo dráhy dle § 8 odst. (1), písm. a) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů zvětšené o 30 m pro možnost variabilnějšího trasování přístavby předjízdny koleje. Cílem optimalizace železniční trati je výhledově kratší interval příměstských vlaků až do Sokolnic a také vybudování záchytných parkovišť sloužících k snížení intenzit IAD na radiálních komunikacích do Brna a z Brna

Vzhledem k tomu, že se dle Aktualizace studie proveditelnosti Severojižního kolejového diametru v Brně z roku 2011 předpokládá optimalizace a zkapacitnění trati až výhledově po zprovoznění ostatních součástí SJKD, je záměr zařazen do územní rezervy.

Vodní doprava

(k bodům 306 – 309)

Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Veselí nad Moravou (hranice kraje) – Hodonín (RDV01)

Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Hodonín – hranice ČR (RDV02)

Koridor územní rezervy pro průplavní spojení D-O-L vyplývá ze závazku ČR, která přistoupila jako signatář k Evropské dohodě o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu – AGN (Ženeva, 1996), kde průplavní spojení D-O-L je sledováno jako součást sítě vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu E20 (větev Dunaj – Odra jako pokračování toku Labe – E20, větev Dunaj – Odra jako pokračování toku Odry E30). Usnesení vlády ČR č. 561/2006 o Politice územního rozvoje České republiky v bodě II.3 uložilo ministru životního prostředí a zemědělství ustanovit společnou mezirezortní komisi se zastoupením dotčených krajů k prověření reálnosti a účelnosti územní ochrany průplavního spojení D-O-L.

Územní ochrana koridoru D-O-L je uložena Usnesením vlády ČR č. 49/2011 Sb. k prověření potřebnosti průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe v článku II. bodě 2. s tím, že územní ochrana formou územní rezervy v ÚPD bude pokračovat do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu v souladu s usnesením vlády ČR ze dne 24. května 2010 č. 368, k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení.

Územní rezerva průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe je na území JMK vymezeno ve dvou variantách v souladu s dokumentací „Generel vodních cest ČR, Průplav Dunaj – Odra – Labe“, a to ve var. A s napojením na Dunaj v prostoru Bratislavy (ČR / SR) a var. B s napojením na Dunaj severně od Vídně (ČR / Rakousko). Koridor v obou variantách je v ZÚR JMK vymezený v šířce 300 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy s podmínkou zachování minimální šířky 100 m tak, aby bylo umožněno prověření a umístění záměru ve vymezeném koridoru.

Letecká doprava

(k bodům 310 – 311)

Mezinárodní letiště Brno-Tuřany

ZÚR JMK vymezují **plochu územní rezervy RDL01** 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.

Technická infrastruktura

Elektroenergetika

(k bodům 312 – 316)

Koridor RTEE01 Sokolnice – hranice ČR / Rakousko (– Bisamberg), přestavba stávajícího vedení 220 kV na 400 kV a nové vedení VVN 400 kV

Jedná se o územní rezervu pro umístění nadzemního vedení VVN 400 kV spojující elektrickou stanicí Sokolnice (Jihomoravský kraj) se stávající elektrickou stanicí Bisamberg (Rakousko).

Záměr je sledován v ÚAP JMK. Podklady poskytl správce přenosové sítě – ČEPS, a. s.

Koridor **RTEE01** byl vymezen v šíři 600 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 600 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází, s podmínkou, že min. šířka koridoru je 70 m (obec Nikolčice), 300 m (město Hustopeče). Šíře koridoru zohledňuje skutečnost variabilního průchodu územím při dodržení ochranných pásem.

Koridor pro vedení VVN 400 kV, které je navrženo pro zvýšení spolehlivosti napájení a zajištění dodávky elektrické energie v mezinárodním měřítku.

Koridor RTEE02 vedení 400 kV Sokolnice – hranice kraje (– Otrokovice), přestavba jednoduchého vedení na dvojité ve stávající trase

Jedná se o územní rezervu pro umístění nadzemního vedení VVN 400 kV spojující elektrickou stanicí Sokolnice (Jihomoravský kraj) s elektrickou stanicí Otrokovice (Zlínský kraj).

Záměr je sledován v ÚAP JMK. Podklady poskytl správce přenosové sítě – ČEPS, a. s.

Koridor **RTEE02** byl vymezen v šíři 600 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 600 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází, s podmínkou, že min. šířka koridoru je 120 m (obec Nížkovice). Šíře koridoru zohledňuje skutečnost variabilního průchodu územím při dodržení ochranných pásem.

Koridor pro vedení VVN 400 kV, které je navrženo pro zvýšení spolehlivosti napájení a zajištění dodávky elektrické energie v mezikrajském měřítku.

Koridor RTEE03 (Slavětice –) hranice kraje – Čebín, zdvojení vedení 400 kV (V434)

Jedná se o územní rezervu pro umístění nadzemního vedení VVN 400 kV spojující elektrickou stanicí Čebín (Jihomoravský kraj) s elektrickou stanicí Slavětice (Kraj Vysočina).

Záměr není sledován v ÚAP JMK 2013. Podklady poskytl správce přenosové sítě – ČEPS, a. s.

Koridor **RTEE03** byl vymezen v šíři 600 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 600 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází, s podmínkou, že min. šířka koridoru je 100 m (obce Rosice, Tetčice). Šíře koridoru zohledňuje skutečnost variabilního průchodu územím při dodržení ochranných pásem.

Koridor pro vedení VVN 400 kV, které je navrženo pro zvýšení spolehlivosti napájení a zajištění dodávky elektrické energie v mezikrajském měřítku.

Navrhované záměry naplňují priority územního plánování ZÚR JMK v odstavci (8), a to především ve vytváření územních podmínek pro zajištění optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou a zajištění dostatečné kapacity včetně bezpečného zásobování území energiemi.

Plynárenství

(k bodům 317 – 318)

Koridor RTEP03 VVTL plynovody DN 400 PN 80, DN 250 PN 200, DN 150 – 200 PN 210 Podivín – Hrušky – Prušánky – Dolní Bojanovice

V ZÚR JMK vymezená územní rezerva pro umístění VVTL plynovodů (včetně zásobníku plynu) zpřesňuje koridor P11 vymezený v politice územního rozvoje.

Koridor **RTEP03** byl vymezen v šíři 320 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 320 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost šířky bezpečnostního pásma plynovodu a variabilního průchodu územím.

Vymezení koridoru plynovodu je z důvodu zabezpečení plynulosti dodávek plynu.

(k bodům 319 – 322)

Plochy RTEP01 Rozšíření uskladňovací kapacity podzemního zásobníku plynu Podivín – Prušánky a RTEP02 Podzemní zásobník plynu Hrušky

V ZÚR JMK vymezená územní rezerva pro umístění zásobníků plynu zpřesňuje plochy, které jsou součástí koridorů P7, P9 a P11 vymezených v politice územního rozvoje.

V ZÚR JMK vymezené plochy **RTEP01** a **RTEP02** jsou navrženy z důvodu výstavby zařízení souvisejících s těžbou, uskladněním včetně propojovacích VVTL plynovodů pro distribuci zemního plynu.

Plocha územních rezerv je vyznačena schématickým zobrazením v grafické části.

(k bodům 323 – 325)

Koridor RTEP04 VVTL plynovod DN 700 Dolní Dunajovice – hranice ČR / Rakousko

V ZÚR JMK vymezená územní rezerva pro umístění VVTL plynovodu zpřesňuje koridor P2 vymezený v politice územního rozvoje.

Koridor **RTEP04** byl vymezen v šíři 320 m.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 320 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází. Šíře koridoru zohledňuje skutečnost šířky bezpečnostního pásma plynovodu a variabilního průchodu územím.

Část koridoru P2 vymezeného v politice územního rozvoje je řešena v návrhu, tj. koridor **TEP03 VVTL plynovod z okolí KS Břeclav na hranici ČR / Rakousko a plocha pro novou hraniční předávací stanici Poštorná**, aby byla zachována funkčnost návrhu – propojení systému VVTL plynovodů s Rakouskou republikou.

Vodní hospodářství

(k bodům 326 – 328)

Územní rezervy LAPV se dotýkají Kraje Vysočina (**LAPVR01, LAPVR02, LAPVR09**), Olomouckého kraje (**LAPVR04, LAPVR08**).

ZÚR JMK vymezují územní rezervu **ploch území pro akumulaci povrchových vod** (LAPVR) – ZÚR JMK v souladu s PÚR a v souladu s § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů (vodní zákon) a Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základní zásady využití těchto území, vymezují **10 ploch územních rezerv LAPVR01 – LAPVR10** pro lokality akumulace povrchových vod.

Cílem je dlouhodobá ochrana území pro případné řešení dopadů klimatických změn, především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech). Územní vymezení ploch pro LAPVR vychází z požadavků Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod zpracovaný Ministerstvem zemědělství a životního prostředí.

Mezi hlavní důvody hájení výhledových lokalit patří:

- Česká republika leží na hranici jednoho z hlavních evropských rozvodí – všechny vody odtékají mimo území ČR;
- Česká republika je závislá na srážkových vodách, které dotují povrchové a podzemní vody;
- zvýšení kapacity vodních zdrojů závislých na atmosférických srážkách, pro případy kompenzace odtoku vlivem klimatické změny v dlouhodobém horizontu;
- modely zabývající se vývojem klimatu signalizují změnu klimatu s nepříznivým vlivem na vodní zdroje;
- voda je základní surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně rozvoje lidské společnosti;
- vodu, aby ji bylo možné využít, bude nutné zadržet;
- vodní nádrže jsou umístěny v oblastech vhodných podmínek (morfologických, geologických) pro stavbu přehrad (údolní profily), nejsou zatíženy negativními vlivy (technická infrastruktura, kompaktní zástavba);
- jsou sledovány již od dob Rakouska-Uherska;
- vzhledem k dlouhodobé sledovanosti vhodných profilů jsou tyto nenahraditelné;
- v „Generelu“ byla provedena jejich minimalizace, takže vzhledem k funkčnosti celé soustavy není možno další vypustit.

S přihlédnutím k riziku budoucího zvýšeného deficitu vody v krajině z hlediska předpokládaného vývoje klimatické změny, je dlouhodobý význam těchto výhledových záměrů z hlediska řešení dopadů velmi důležitý.

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

U vymezených ploch pro LAPVR dochází ke střetu se stávajícími silnicemi II. a III. třídy a to – II/411 (**LAPVR02**), III/3795 (**LAPVR03**), II/419, III/1926 a III/41923 (**LAPVR07**), III/6616 (**LAPVR08**) a se záměry **RDS28** a **RDS29** (**LAPVR07**).

Plochy územních rezerv jsou územně koordinovány s Krajem Vysočina (**LAPVR01**, **LAPVR02**, **LAPVR09**) a Olomouckého kraje (**LAPVR04**, **LAPVR08**).

G.5. Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje

G.5.1. Územní podmínky koncepce ochrany a rozvoje přírodních hodnot území kraje

(k bodům 329 – 330)

Kapitola uvádí výčet nejvýznamnějších přírodních 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. textové části ZÚR JMK* i do požadavků na uspořádání území a úkolů pro územní plánování stanovených pro vymezené rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti na území Jihomoravského kraje v *kap. B. a C. textové části ZÚR JMK*. Jedině ve vzájemné součinnosti lze soubor požadavků a úkolů v této kapitole považovat za úplný.

G.5.2. Územní podmínky koncepce ochrany a rozvoje kulturních hodnot území kraje

(k bodům 331 – 332)

Kapitola uvádí výčet nejvýznamnějších kulturních 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. textové části ZÚR JMK* i do požadavků na uspořádání území a úkolů pro územní plánování stanovených pro vymezené rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti na území Jihomoravského kraje v *kap. B. a C. textové části ZÚR JMK*. Jedině ve vzájemné součinnosti lze soubor požadavků a úkolů v této kapitole považovat za úplný.

G.5.3. Územní podmínky koncepce ochrany a rozvoje civilizačních hodnot území kraje

(k bodům 333 – 334)

Kapitola uvádí výčet nejvýznamnějších 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. textové části ZÚR JMK* i do požadavků na uspořádání území a úkolů pro územní plánování stanovených pro vymezené rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti na území Jihomoravského kraje v *kap. B. a C. textové části ZÚR JMK*. Jedině ve vzájemné součinnosti lze soubor požadavků a úkolů v této kapitole považovat za úplný.

G.6. Stanovení cílových charakteristik krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení

(k bodům 335 – 336)

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.

Návrh ZÚR JMK pro potřeby určení cílových charakteristik krajiny na území JMK stanovuje a vymezuje jednotlivé typy krajín jako části území JMK / krajinné celky, jejichž charakter je výsledkem činností a vzájemného působení přírodních a lidských faktorů (ve smyslu evropské úmluvy o krajině). Cílové charakteristiky krajiny jsou cíle týkající se charakteristických rysů krajiny, pro které návrh ZÚR JMK stanovuje požadavky a úkoly zabezpečující ochranu a zachování význačných nebo charakteristických rysů krajiny, možný udržitelný rozvoj (zajišťující harmonizaci změn způsobených sociálními, hospodářskými a environmentálními procesy) a vytváření kvalit krajiny do budoucna. Tyto cíle se opírají o identifikované krajinné, přírodní a kulturně historické hodnoty krajiny. Stanovené cílové charakteristiky rovněž reagují na zjištěné negativní nebo rušivé jevy v krajině. Stanovené cílové charakteristiky akceptují činnost člověka v území jako zásadní podmínku pro zachování kulturní krajiny.

Pro každý z vymezených krajinných typů jsou stanoveny územní podmínky pro zachování nebo dosažení cílových charakteristik dělící se na obecnější „požadavky na uspořádání a využití území“ a konkrétnější „úkoly pro územní plánování“, kterými jsou vyjádřeny územně plánovací opatření podporující ochranu, správu a plánování krajiny ve smyslu Evropské úmluvy o krajině.

(k bodům 337 – 338)

1. Krajinný typ Bělokarpatský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v nejvýchodnější části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k celkům středně velkým.

Sousedícími celky jsou na severní straně Veselsko-strážnický KC a Velický KC. Bělokarpatský KC je svým charakterem vůči sousedním KC kontrastní, nicméně jeho hranice jsou spíše nevýrazné. Přirozené pokračování má Bělokarpatský KC východním směrem ve Zlínském kraji a jižním směrem na Slovensku.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově vyvýšený a členitý reliéf s četnými a místy výraznými údolními zářezy menších vodních toků, velké, místy až převažující zastoupení lesů, rozsáhlé plochy luk, relativně menší zastoupení ploch orné půdy a poměrně malé zastoupení sídel (výhradně venkovského typu).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	4185,3	27,0
smíšené lesy	3515,4	22,7
listnaté lesy	2657,0	17,1
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	1488,0	9,6
louky	1014,0	6,5
komplexní systémy kultur a parcel	694,7	4,5
střídající se lesy a křoviny	579,2	3,7
vinice	440,0	2,8
travníky a přírodní pastviny	384,5	2,5
městská nesouvislá zástavba	282,1	1,8
jehličnaté lesy	136,3	0,9
zařízení pro sport a rekreaci	135,1	0,9
roční kultury přidáné ke stálým kulturám	0,0	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- výrazné lesnaté horizonty hřbetu Bílých Karpat;
- pohledově otevřená krajina s pestrým způsobem využití s významnými výhledy do okolních krajinných celků;
- rozsáhlé cenné lesní a luční ekosystémy, květnaté louky, poměrně pestrá struktura nelesní dřevinné vegetace prezentovaná skupinami dřevin či výraznými solitéry (Suchov, Javorník ad.);
- velká rozloha ekologicky cenných lesních porostů;
- přírodě blízké úseky vodních toků s doprovodnými porosty (např. Kuželovský potok);
- mimořádný rekreační potenciál – oblast atraktivní pro měkké formy rekreaci (turistika, cykloturistika, hipoturistika apod.);
- zachovalá struktura venkovských sídel (Suchov, vesnická památková zóna Javorník – Kopánky);
- nepřítomnost výškově dominantních staveb a objektů (např. větrných elektráren).

Přírodní hodnoty:

CHKO Bílé Karpaty (I. – IV. zóna), NPR Čertoryje, NPR Jezevčí, NPR Porážky, NPR Zahrady pod Hájem, PR Kútky, PR Machová, NPP Búrová, PP Nad Vápenkou, PP Vápenky, PP Velický hliník, PP Žerotín, EVL Bílé Karpaty, EVL Čertoryje, EVL Javorník – hliník, EVL Nad Vápenkou.

Kulturně historické hodnoty:

VPZ Javorník-Kopánky, VPZ Vápenky.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- místy nadměrné rekreační využití;
- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování přírodních a krajinných hodnot území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu Evropské úmluvy o krajině (EÚoK).

Plochy zemědělsky intenzivně obhospodařované a půdy bez trvalého vegetačního krytu jsou v různé míře vystaveny erozi půdy. Vznik a rozšíření větrné eroze je podmíněno zejména otevřeným terénem s malým podílem vzrostlé dřevinné vegetace, náchylností půdy k působení větrné eroze a příhodnými větrnými a vlhkostními poměry. Míra působení vodní eroze na zemědělské půdě závisí zejména na sklonu a délce neděleného svahu, charakteru půdy, způsobu obhospodařování, druhu pěstované plodiny a intenzitě a délce srážek atd.

Téma vodní a větrné eroze se objevuje v některých tématech řešených v rámci zpracování SWOT analýzy pro hlavní tematické okruhy ÚAP JMK (2013). Náchylnost půd k vodní a větrné erozi půd v jižní části kraje byla zařazena mezi hrozby pro téma Příroda – biodiverzita a ekosystémy, dotváření prostorové struktury krajiny a její estetické atraktivnosti vegetačními úpravami bylo zařazeno mezi příležitosti pro téma Krajina a jako slabá stránka pro téma ZPF a PUPFL je uveden velký podíl zornění rozsáhlých půdních bloků zemědělské půdy způsobující problémy s ekologickou stabilitou ploch, vodní a větrnou erozí.

S cílem omezení působení vodní a větrné eroze je formulován požadavek podpory protierozních opatření a opatření k zajištění zadržování vody v krajině. Jedná se zejména o podporu zvyšování rozsahu ploch nelesní vegetace s protierozní funkcí a podporu způsobů využití území, které nebudou proces eroze prohlubovat. Zvýšení stability půd z hlediska jejich erozního ohrožení je zařazeno mezi priority Národního programu na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR.

Výrazné lesnaté horizonty hřbetu Bílých Karpat jsou krajinou hodnotou vymezeného území. Ochrana jejich vizuálního působení před rušivými vlivy za jaké je považována například výstavba výškově, prostorově a objemově výrazných staveb představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

Ve vymezeném území se nachází pouze venkovská sídla, z nichž některá se vyznačují zachovanou strukturou původních venkovských sídel (Suchov), případně také dochovanými soubory venkovských staveb (VPZ Javorník – Kopánky, VPZ Vápenky). Zachování těchto krajinných hodnot představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

S cílem minimalizace rozsahu negativních vlivů identifikovaných pro dané území je formulována podmínka rozvoje měkkých forem rekreace a usměrnění výstavby objektů individuální rekreace.

(k bodům 339 – 340)

2. Krajinný typ Velický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve východní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k nejmenším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Veselsko-strážnický KC a na jihovýchodní až jihozápadní straně Bělokarpatský KC. Ohraničení Velického KC vůči sousedním celkům je zpravidla nevýrazné. Přirozené pokračování má Velický KC severním až severovýchodním směrem ve Zlínském kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří výrazně zvlněný reliéf s různě výraznými údolními zářezy, převažující zemědělské využití s bloky orné půdy a místy významným zastoupením vinic či travních porostů, malé zastoupení lesů a poměrně hustá sídelní struktura (různě velké vesnice).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	4705,9	74,3
městská nesouvislá zástavba	399,3	6,3
vinice	375,5	5,9
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	370,3	5,8
komplexní systémy kultur a parcel	173,8	2,7
roční kultury přidané ke stálým kulturám	146,3	2,3
listnaté lesy	64,0	1,0
průmyslové nebo obchodní zóny	38,6	0,6
ovocné sady a keře	36,0	0,6
střídající se lesy a křoviny	10,0	0,2
trávníky a přírodní pastviny	8,3	0,1
louky	4,1	0,1
smíšené lesy	0,3	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina zvlněného reliéfu na úpatí Bílých Karpat;
- výrazné dálkové pohledy na navazující i vzdálenější krajinné celky;
- neurbanizované partie údolí Veličky s pestrá strukturou využití a několika ekologicky cennými lokalitami;
- vinice v členitém území zvýrazňující tvary georeliéfu;
- architektonická a kulturně-historická dominantu poutní kaple Svatého Antonína.

Přírodní hodnoty:

EVL Bílé Karpaty, EVL Čertoryje, EVL Jasenová, EVL Lipov – kostel, EVL Milejovské louky, CHKO Bílé Karpaty (I. – IV. zóna), PR Háj u Louky, PR Hloží, PR Kobylí hlava, PP Borky, PP Háj u Lipova, PP Střečkův kopec.

Kulturně historické hodnoty:

VPR Blatnice – Stará Hora.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- místy rozsáhlé nečleněné plochy orné půdy ohrožené vodní a větrnou erozí;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace

zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Výrazné dálkové pohledy na navazující i vzdálenější krajinné celky jsou krajinou hodnotou vymezeného území. Ochrana jejich vizuálního působení před rušivými vlivy za jaké je považována například výstavba výškově, prostorově a objemově výrazných staveb představuje cíl zachování kvality krajiny ve smyslu EÚoK.

Ochrana kulturně-historická dominanty poutní kaple Svatého představuje cíl zachování určujícího znaků krajiny ve smyslu EÚoK. Ochrana je vztažena k necitlivým zásahům v krajině, které mohou vést k oslabení vizuálního působení této dominanty a tedy i k oslabení charakteru této krajiny.

(k bodům 341 – 342)

3. Krajinný typ Veselsko-strážnický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve východní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k celkům malým.

Sousedícími celky jsou na severozápadní straně Dyjsko-moravský KC, na východní straně Velický KC a na jižní straně Bělokarpatský KC. Ohraničení Veselsko-strážnického KC je poměrně výrazné vůči Dyjsko-moravskému KC, zatímco vůči dvěma dalším sousedním celkům je spíše nevýrazné. Přirozené pokračování má Veselsko-strážnický KC severovýchodním směrem ve Zlínském kraji a v menší míře i jihozápadním směrem na Slovensku.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující plochý až mírně zvlněný reliéf, zcela dominantní zemědělské využití s velkými bloky orné půdy a místy významným zastoupením vinic a sadů a minimální zastoupení lesů. Zastoupení sídel je velmi nerovnoměrné, se skupinou středně velkých vesnic ve východní až jihovýchodní části a s téměř souvislým sídelním pásem při dlouhém severozápadním okraji (včetně měst Veselí nad Moravou a Strážnice).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	6508,5	76,4
městská nesouvislá zástavba	811,7	9,5

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
komplexní systémy kultur a parcel	488,5	5,7
vinice	187,1	2,2
ovocné sady a keře	152,0	1,8
průmyslové nebo obchodní zóny	140,7	1,7
silniční a železniční sítě a přilehlé prostory	85,0	1,0
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	84,6	1,0
smíšené lesy	29,7	0,3
listnaté lesy	25,2	0,3
roční kultury přidané ke stálým kulturám	7,9	0,1
plochy městské zeleně	3,0	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s významnými pohledy do okolních krajinných celků;
- rozsáhlé neurbanizované partie.

Přírodní hodnoty:

PPk Strážnické Pomoraví, EVL Strážnicko, PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, CHKO Bílé Karpaty (I. – IV. zóna), CHOPAV – Kvartér řeky Moravy.

Kulturně historické hodnoty:

VPR Blatnice – Stará Hora, VPR Petrov – Plže, MPZ Veselí nad Moravou, MPZ Strážnice.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé plochy zemědělské půdy s nízkým podílem krajinné zeleně;
- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí;
- vedení ZVN a VVN;
- srůstání sídel při okraji nivy Moravy;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Proces suburbanizace, srůstání sídel při okraji nivy Moravy, je procesem negativně ovlivňujícím charakter této zemědělské krajiny, ztrácí se specifika jednotlivých sídel, dochází k zastavování volné krajiny, snižování její prostupnosti atd. S cílem omezení tohoto trendu je formulována územní podmínka požadující ochranu neurbanizovaných partií krajiny v nivě Moravy a podél silnice I/55. Omezování negativních důsledků suburbanizace pro udržitelný rozvoj území naplňuje priority stanovené politikou územního rozvoje (čl. 19).

(k bodům 343 – 344)

4. Krajinný typ Dyjsko-moravský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jihovýchodní až jižní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k mírně rozsáhlejším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Lednicko-valtický KC a Mikulovský KC, na severní straně Dyjsko-svratecký KC, Velkobílovický KC, Dubňanský KC a Kyjovsko-bzenecký KC a na východní straně Veselsko-strážnický KC. Ohraničení Dyjsko-moravského KC vůči sousedícím celkům jsou vesměs poměrně ostrá, méně jednoznačná je pouze severozápadní část rozmezí vůči Velkobílovickému KC. Přirozené pokračování má Dyjsko-moravský KC severovýchodním směrem ve Zlínském kraji a jihovýchodním a jižním směrem na Slovensku a v Rakousku.

Krajinný celek je tvořen údolními nivami dolních toků Moravy a Dyje. Díky tomu má výrazně protáhlý a lomený tvar a rovinatý reliéf. K dalším charakterizujícím rysům patří hustá říční síť (s hlavními toky Moravy a Dyje, místy se větvícími do více koryt přirozeného i umělého původu), velké, místy až převažující zastoupení lesů, zemědělské využití dílčích partií území s převažujícími bloky orné půdy a nízké zastoupení sídel (města Břeclav a Hodonín a okrajové partie některých dalších sídel).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
listnaté lesy	37,3	8890,6
orná půda mimo zavlažovaných ploch	35,9	8554,7
louky	6,8	1615,2
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	5,3	1258,5
městská nesouvislá zástavba	4,4	1046,0
střídající se lesy a křoviny	2,9	685,4
komplexní systémy kultur a parcel	2,1	500,7
průmyslové nebo obchodní zóny	1,7	398,0
zařízení pro sport a rekreaci	0,8	186,6
vodní plochy	0,6	134,3
vodní toky a cesty	0,6	134,7
silniční a železniční sítě a přilehlé prostory	0,4	100,8
plochy městské zeleně	0,2	57,1
smíšené lesy	0,2	45,6

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
staveniště	0,2	39,2
těžba hornin	0,2	43,3
trávníky a přírodní pastviny	0,2	56,9
jehličnaté lesy	0,1	31,2
ovocné sady a keře	0,1	32,3
vinice	0,1	12,2
pláže, duny, písky	0,0	0,1

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- komplexy lužních lesů s porosty pralesního charakteru;
- dochované části přirozených říčních systémů;
- komponovaná krajina Lednicko-valtického areálu;
- rekreačně atraktivní oblast (měkké formy rekreace).

Přírodní hodnoty:

PPk Mikulčický luh, PPk Niva Dyje, PPk Strážnické Pomoraví, EVL Břeclav – kaple u nádraží, EVL Hodonínská doubrava, EVL Milovický les, EVL Niva Dyje, EVL Očov, EVL Soutok – Podluží, EVL Strážnická Morava, EVL Strážnicko, EVL Vypálenky, PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, PO Lednické rybníky, PO Pálava, PO Soutok-Tvrdonicko, CHKO Pálava (I. – IV. zóna), NPR Cahnov – Soutok, NPR Křivé jezero, NPR Lednické rybníky, NPR Ranšpurk, PR Oskovec, PR Oskovec II, PR Skařiny, PR Stibůrkovská jezera, NPP Pastvisko u Lednice, NPP Váté písky, PP Jezírko Kutnar, PP Květné jezero, PP Očovské louky, PP Osypané břehy, PP Vypálenky, CHOPAV – Kvartér řeky Moravy.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Strážnice, KPZ Lednicko-valtický areál.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé, krajinnou zelení málo členěné plochy orné půdy v nivě Moravy v prostoru mezi Rohatcem a Strážnicí;
- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí;
- zástavba větších sídel v přirozených záplavových územích;
- pohledově znehodnocující vedení tras energetické infrastruktury (ZVN a VVN);
- upravené úseky říčních koryt;
- trasa dálnice D2.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Lužní lesy nacházející se v oblasti soutoku řek Moravy a Dyje tvoří zhruba 1/3 rozlohy tohoto ekosystému v ČR. Jedná se o ekosystém cenný nejen z pohledu krajinného, ale také přírodovědného (vyznačují se velkou biodiverzitou) a vodohospodářského. O výjimečnosti tohoto území svědčí mj. rozsah území chráněných ve smyslu zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Jedním z faktorů ovlivňujícím fungování a kvalitu tohoto ekosystému je voda

a pravidelné záplavy ovlivňující půdní a geologické poměry, které jsou následně rozhodující pro faunu a flóru dané oblasti. Ochrana přirozeného vodního režimu je tedy základní podmínkou zachování této cenné krajiny. Zároveň je ve vymezeném území nutné vytvořit takové územní podmínky, které zajistí adekvátní ochranu sídel nacházejících se v nivě řek, v jejich přirozených záplavových územích.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Pro své přírodní a krajinné hodnoty patří vymezené území mezi turisticky atraktivní oblasti kraje. S cílem minimalizace rozsahu potenciálně negativních vlivů spojených s rozvoje cestovního ruchu a rekreace je formulována podmínka rozvoje měkkých forem rekreace při respektování výše uvedených hodnot.

(k bodům 345 – 346)

5. Krajinný typ Dubňanský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jihovýchodní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří ke středně velkým celkům.

Sousedícími krajinnými celky jsou na západní straně Čejkovický KC, na severozápadní straně Ždánicko-kloboucký KC, na severní straně Kyjovsko-bzenecký KC, na východní až jihovýchodní straně Dyjsko-moravský KC a na jihozápadní straně Velkobílovický KC. Ohraničení Dubňanského KC vůči sousedícím celkům jsou výrazná tam, kde jsou daná okraji lesních komplexů a celků nebo okrajem údolní nivy Moravy (vůči Dyjsko-moravskému KC).

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující plochý až mírně zvlněný reliéf vázaný vesměs na podloží váťých písků, celkově převažující zastoupení lesů (většinou soustředěných v rámci rozsáhlého komplexu), menšinové zemědělské využití s bloky orné půdy a významným zastoupením vinic a sadů, zastoupení rybníční soustavy (v západní části) a soustředění sídel v severozápadní až střední části KC (vesměs větších, včetně města Dubňan).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	5026,2	27,2
jehličnaté lesy	4731,1	25,6
listnaté lesy	2572,1	13,9

smíšené lesy	2142,0	11,6
střídající se lesy a křoviny	1647,7	8,9
městská nesouvislá zástavba	620,4	3,4
vodní plochy	478,2	2,6
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	431,5	2,3
vinice	284,9	1,5
travníky a přírodní pastviny	168,1	0,9
ovocné sady a keře	139,3	0,8
pláže, duny, písky	70,4	0,4
komplexní systémy kultur a parcel	70,1	0,4
skládky	47,9	0,3
průmyslové nebo obchodní zóny	31,4	0,2
silniční a železniční sítě a přilehlé prostory	25,7	0,1
louky	8,0	0,0
staveniště	0,7	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- rozsáhlý lesní komplex na vátných písčích;
- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí;
- rybníční soustava v západní části krajinného celku;
- drobné krajinné struktury sadů a vinic ve výrazně zvlněném území jihozápadně od Milotic;
- soubory vinařských sklepů s lisovnami (Milotice – Šidleny, Ratíškovice – Nácestky).

Přírodní hodnoty:

PPk Strážnické Pomoraví, EVL Bzenecká střeľnice, EVL Hodonínská doubrava, EVL Horky u Milotic, EVL Jezero, EVL Kapánsko, EVL Očov, EVL Písečný rybník, EVL Strážnická Morava, EVL Váté písky, EVL Vracovská doubrava, PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, PR Horky, PR Písečný rybník, PR Stupava, NPP Váté písky, PP Jezero, PP Osypané břehy, PP Pánov, PP Vojenské cvičiště Bzenec, CHOPAV – Kvartér řeky Moravy.

Kulturně historické hodnoty:

- soubory vinařských sklepů s lisovnami (Milotice – Šidleny, Ratíškovice – Nácestky).

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlý zemědělský areál západně od Milotic;
- vedení ZVN a VVN;
- regulace vodních toků;
- plochy po těžbě lignitu.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází drobné vodní toky, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

V území se nachází několik ploch s pozůstatky těžební činnosti (těžba lignitu). Stanovena je územní podmínka znovuvyužití ploch brownfield po těžbě za účelem podpory revitalizačních a rekultivačních činností v těchto plochách.

(k bodům 347 – 348)

6. Krajinný typ Kyjovsko-bzenecký

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve východní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří ke spíše menším celkům.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující mírně až výrazně zvlněný reliéf, převažující zemědělské využití s velkými bloky orné půdy a místy významným zastoupením vinic a nízké zastoupení lesů (výhradně menších celků). Sídelní struktura je dosti hustá a pestrá, s vesnicemi různých velikostí i s městy (Kyjov, Vracov, Bzenec).

Sousedícími celky jsou na západní straně Ždánicko-kloboucký KC, na severní straně Ždánicko-chřibský KC, na jihovýchodní straně Dyjsko-moravský KC a na jižní straně Dubňanský KC. Ohraničení Kyjovsko-bzeneckého KC vůči sousedícím celkům jsou výrazná tam, kde jsou daná okraji lesních komplexů (vůči Ždánicko-chřibskému KC na severní straně a většinou i vůči Dubňanskému KC na jižní

straně), zatímco vůči Dyjsko-moravskému KC je hranice méně výrazná a vůči Ždánicko-klobouckému KC zcela nejednoznačná. Přirozené pokračování má Kyjovsko-bzenecký KC severovýchodním směrem ve Zlínském kraji.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	149,8	1,1
jehličnaté lesy	73,3	0,5
komplexní systémy kultur a parcel	287,8	2,1
listnaté lesy	0,0	0,0
městská nesouvislá zástavba	1595,4	11,6
orná půda mimo zavlažovaných ploch	10328,5	74,8
ovocné sady a keře	412,3	3,0
průmyslové nebo obchodní zóny	62,8	0,5
smíšené lesy	251,1	1,8
střídající se lesy a křoviny	3,1	0,0
vinice	609,4	4,4
vodní plochy	27,1	0,2

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s mírně až výrazně zvlněným reliéfem;
- výhledy do okolních krajinných celků tvořících „pohledový rámec“ území;
- plošně nevelké, avšak poměrně četné plochy trvalé vegetace (remízy, skupiny dřevin, vegetace liniového charakteru);
- pestrá struktura využití území v bezprostředním zázemí sídel v členitějších partiích.

Přírodní hodnoty:

EVL Chříby, EVL Milotice – letiště, EVL Vypálenky, PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, NPP Váté písky, PP Hošťálka, PP Losky, PP Vypálenky, CHOPAV – Kvartér řeky Moravy.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Kyjov.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí;
- v jižní části rozsáhlé, krajinnou zelení nečleněné plochy orné půdy;
- regulace vodních toků;
- pohledově znehodnocující vedení tras ZVN A VVN.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

(k bodům 349 – 350)

7. Krajinný typ Velkobílovický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jižní až jihovýchodní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k mírně rozsáhlejším celkům.

Sousedícími krajinnými celky jsou na západní straně Dyjsko-svratecký KC, na severní straně Židlochovicko-hustopečský KC, Šitbořicko-němčíčský KC, Čejkovický KC a Dubňanský KC a na jihovýchodní až jihozápadní straně Dyjsko-moravský KC. Ohraničení Velkobílovického KC vůči sousedním celkům jsou různě výrazná – nejvýraznější na východní, jihovýchodní a západní straně, v ostatních případech spíše nejednoznačná.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující plochý až mírně zvlněný reliéf, zcela dominantní zemědělské využití s velkými bloky orné půdy a významným zastoupením vinic a absence lesů. Hustota sídel je poměrně vysoká – typické jsou především jihomoravské vinařské vesnice; větší sídla

na pomezí venkovského a městského typu reprezentují Podivín a Velké Bílovice. Atypickým prvkem je relativně výrazná vyvýšenina Přítlucké hory s architektonickou dominantou kostela v Zaječí.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	21022,1	80,3
městská nesouvislá zástavba	1860,7	7,1
vinice	1192,2	4,6
komplexní systémy kultur a parcel	779,5	3,0
ovocné sady a keře	650,1	2,5
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	359,3	1,4
průmyslové nebo obchodní zóny	175,0	0,7
vnitrozemské bažiny	40,0	0,2
listnaté lesy	38,0	0,1
letišť	36,4	0,1
vodní plochy	6,6	0,0
staveniště	2,9	0,0
louky	2,7	0,0
zařízení pro sport a rekreaci	1,5	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s významnými výhledy na okolní krajinné celky;
- rozsáhlé plochy vinic;
- krajinná dominanta Přítlucké hory s vinohrady, maloplošně obhospodařovanými pozemky a architektonickou dominantou kostela v Zaječí.

Přírodní hodnoty:

PPk Niva Dyje, EVL Niva Dyje, EVL Soutok – Podluží, EVL Trkmanec – Rybníčky, EVL Trkmanské louky, PO Soutok-Tvrdonicko, PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, CHKO Pálava (II. zóna), PR Věstonická nádrž, PP Trkmanec-Rybníčky, CHOPAV – Kvartér řeky Moravy.

Kulturně historické hodnoty:

KPZ Lednicko-valtický areál.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé plochy orné půdy bez významného podílu krajinné zeleně s ohrožením vodní a větrnou erozí;
- rozdělení krajinného celku dálnic a souběžnou železnicí;
- vedení ZVN A VVN;
- výrobní areál u šakvického nádraží;

- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území, vinařství a vinařských obcí včetně jejich rázovitosti představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK. Území se řadí k nejvýznamnějším vinařským oblastem ČR. Pěstování vinné révy výrazně ovlivňuje a utváří obraz zdejší krajiny. V krajině se uplatňují plochy vinohradů, vinné sklepy a jejich areály, v obcích se nachází stavby s typickou architekturou.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Významnou krajinnou bariérou území je těleso dálnice D2. S cílem omezení dělicího účinku tělesa dálnice je stanovena podmínka zlepšení prostupnosti krajiny např. formou obnovy historických cest či vytvářením nové cestní sítě.

(k bodům 351 – 352)

8. Krajinný typ Ždánicko-chřibský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve střední až jihovýchodní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k větším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Židlochovicko-hustopečský KC, na severozápadní straně Šlapanicko-slavkovský KC, na severní straně Bučovický KC a Ždánicko-chřibský KC, na východní straně Kyjovsko-bzenecký KC a na jižní straně Dubňanský KC a Čejkovicko-velkopavlovický KC. Ohraničení Ždánicko-klobouckého KC je výrazné vůči Ždánicko-chřibskému KC (dané okraji lesních komplexů), zatímco v ostatních případech je hranice nejednoznačná.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující výrazně zvlněný reliéf, převažující zemědělské využití s velkými bloky orné půdy, významným zastoupením vinic (v západní části velmi rozsáhlých) a místy i ovocných sadů), s nepravidelně rozptýlenými lesními celky malé až střední velikosti. Příkřejší svahy jsou často výrazně terasované. Sídlní struktura je poměrně hustá a pestrá, převažují středně velké až velké vesnice, sídla na pomezí venkovského a městského typu reprezentují Ždánice a Klobouky u Brna.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

název zastoupené krajinné oblasti	plocha (ha)	%
ovocné sady a keře	22770,0	69,6
městská nesouvislá zástavba	3039,1	9,3
orná půda mimo zavlažovaných ploch	2212,8	6,8
jehličnaté lesy	1623,8	5,0
jehličnaté lesy	1065,3	3,3
listnaté lesy	895,2	2,7
průmyslové nebo obchodní zóny	675,6	2,1
střídající se lesy a křoviny	285,1	0,9
komplexní systémy kultur a parcel	76,3	0,2
smíšené lesy	56,2	0,2
vinice	33,4	0,1

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s výrazně zvlněným reliéfem;
- četné výhledy do okolních i vzdálených krajinných celků;
- místy ekologicky a krajinářsky cenné lesní porosty, často v dominantní poloze;
- pestrá struktura využití území v členitějších partiích území.

Přírodní hodnoty:

PPk Ždánický les, EVL Chřiby, EVL Kamenný vrch u Kurdějova, EVL Kuntínov, EVL Louky pod Kumstátem, EVL Na Adamcích, EVL Ochůzky – Nedánov, EVL Polámanky, EVL Přední kout, EVL Stračí, EVL Věteřovská vrchovina, EVL Visengrunty, EVL Zápověď u Karlína, PO Hovoransko – Čejkovicko, PR Hrádek, PR Kamenný vrch, PR Nosperk, PR Roviny, PR Sovince, PR Velký Kuntínov, PR Visengrunty, PR Zázmoníky, NPP Kukle, NPP Na Adamcích, PP Bohuslavické stráně, PP Jesličky, PP Louky pod Kumstátem, PP Ochozy, PP Polámanky, PP Zápověď u Karlína.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé málo členěné plochy orné půdy, často ohrožené vodní a větrné erozí;
- vedení ZVN A VVN;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora stávajícího charakteru lesnaté nefragmentované krajiny představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Díky svým vysokým krajinným hodnotám patří krajinný celek územím atraktivním zejména pro turistiku, cykloturistiku, hipoturistiku apod. S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje území, turistických aktivit a ochrany krajiny a přírodních hodnot je formulována požadavek na podporu rozvoje měkkých forem rekreace.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází drobné vodní toky, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Jej naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

(k bodům 353 – 354)

9. Krajinný typ Čejkovicko-pavlovický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jihovýchodní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří ke středně velkým celkům.

Sousedícími celky jsou na severozápadní straně Šitbořicko-němčický KC, na severní straně Ždánicko-kloboucký KC, na východní straně Dubňanský KC a na jižní až jihozápadní straně Velkobílovický KC. Ohraničení Čejkovicko-velkopavlovického KC vůči sousedním celkům jsou nevýrazná.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující mírně až výrazně zvlněný reliéf, převažující zemědělské využití s velkými bloky orné půdy a rozsáhlými vinicemi a nízké zastoupení lesů (menších

až středně velkých celků). Některé příkřejší svahy jsou výrazně terasované. Hustota sídel je poměrně vysoká – typické jsou především velké jihomoravské vinařské vesnice, sídla na pomezí venkovského a městského typu reprezentují Velké Pavlovice.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	11342,9	59,9
vinice	3648,3	19,3
listnaté lesy	1100,0	5,8
ovocné sady a keře	985,3	5,2
městská nesouvislá zástavba	954,6	5,0
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	530,7	2,8
komplexní systémy kultur a parcel	238,5	1,3
průmyslové nebo obchodní zóny	58,6	0,3
vodní plochy	46,1	0,2
smíšené lesy	31,0	0,2
střídající se lesy a křoviny	0,0	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- celková pestrost reliéfu a způsobů využití s četnými vinicemi a sady;
- výhledy do okolních krajín (především ze západní části krajinného celku);
- pestrá struktura využití území v bezprostředním zázemí většiny sídel v členitějších partiích;
- venkovská sídla s dochovanou historickou strukturou;
- menší lesní plochy s kvalitními lesními porosty.

Přírodní hodnoty:

EVL Bílý kopec u Čejče, EVL Čejkovické Špidláky, EVL Hovoranské louky, EVL Hovoranský hájek, EVL Kamenný vrch u Kurdějova, EVL Kapánsko, EVL Klínky, EVL Kuntínov, EVL Přední kopaniny, EVL Vrbický hájek, EVL Zimarky, PO Hovoransko – Čejkovicko, PR Hovoranské louky, PR Špidláky, PR Zázmoníky, PP Nivky za Větrákem, PP Špidláky, PP Výchoz, PP Zimarky.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- vedení ZVN A VVN (Mutěnice, Čejč, Kobylí, Hustopeče ad.);
- vysoké procento zornění;
- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí;
- v centrální (a severní) části plochy KC jsou zemědělské půdy silně ohrožené erozí;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území, vinařství a vinařských obcí včetně jejich rázovitosti představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK. Území se řadí k nejvýznamnějším vinařským oblastem ČR. Pěstování vinné révy výrazně ovlivňuje a utváří obraz zdejší krajiny. V krajině se uplatňují plochy vinohradů, vinné sklepy a jejich areály, v obcích se nachází stavby s typickou architekturou.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází drobné vodní toky, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Díky krajinným hodnotám patří krajinný celek územím atraktivním zejména pro turistiku, cykloturistiku, hipoturistiku apod. S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje území, turistických aktivit a ochrany krajiny a přírodních hodnot je formulována požadavek na podporu rozvoje měkkých forem rekreace.

Výhledy do okolních krajin (především ze západní části krajinného celku) jsou významnou krajinnou hodnotou vymezeného celku. Jejich ochrana před rušivými vlivy za jaké je považována například výstavba výškově, prostorově a objemově výrazných staveb představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

(k bodům 355 – 356)

10. Krajinový typ Ždánicko-kloboucký**Vymezení a charakter území**

Krajinový celek se nachází ve střední až jihovýchodní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k větším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Židlochovicko-hustopečský KC, na severozápadní straně Šlapanicko-slavkovský KC, na severní straně Bučovický KC a Ždánicko-chřibský KC, na východní straně Kyjovsko-bzenecký KC a na jižní straně Dubňanský KC a Čejkovicko-velkopavlovický KC. Ohraničení Ždánicko-klobouckého KC je výrazné vůči Ždánicko-chřibskému KC (dané okraji lesních komplexů), zatímco v ostatních případech je hranice nejednoznačná.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující výrazně zvlněný reliéf, převažující zemědělské využití s velkými bloky orné půdy, významným zastoupením vinic (v západní části velmi rozsáhlých) a místy i ovocných sadů, s nepravidelně rozptýlenými lesními celky malé až střední velikosti. Příkřejší svahy jsou často výrazně terasované. Sídlní struktura je poměrně hustá a pestrá, převažují středně velké až velké vesnice, sídla na pomezí venkovského a městského typu reprezentují Ždánice a Klobouky u Brna.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinového typu.

název zastoupené krajinové oblasti	plocha (ha)	%
ovocné sady a keře	22770,0	69,6
městská nesouvislá zástavba	3039,1	9,3
orná půda mimo zavlažovaných ploch	2212,8	6,8
jehličnaté lesy	1623,8	5,0
jehličnaté lesy	1065,3	3,3
listnaté lesy	895,2	2,7
průmyslové nebo obchodní zóny	675,6	2,1
střídající se lesy a křoviny	285,1	0,9
komplexní systémy kultur a parcel	76,3	0,2
smíšené lesy	56,2	0,2
vinice	33,4	0,1

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinové hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s výrazně zvlněným reliéfem;
- četné výhledy do okolních i vzdálených krajinových celků;
- místy ekologicky a krajinářsky cenné lesní porosty, často v dominantní poloze;
- pestrá struktura využití území v členitějších partiích území.

Přírodní hodnoty:

PPk Ždánický les, EVL Chřiby, EVL Kamenný vrch u Kurdějova, EVL Kuntínov, EVL Louky pod Kumstátem, EVL Na Adamcích, EVL Ochůzky – Nedánov, EVL Polámanky, EVL Přední kout, EVL Stračí, EVL Věteřovská vrchovina, EVL Visengrunty, EVL Zápověď u Karlína, PO Hovoransko – Čejkovicko, PR Hrádek, PR Kamenný vrch, PR Nosperk, PR Roviny, PR Sovince, PR Velký Kuntínov, PR Visengrunty, PR Zázmoníky, NPP Kukle, NPP Na Adamcích, PP Bohuslavické stráně, PP Jesličky, PP Louky pod Kumstátem, PP Ochozy, PP Polámanky, PP Zápověď u Karlína.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé málo členěné plochy orné půdy, často ohrožené vodní a větrnou erozí;
- vedení ZVN A VVN;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Ekologicky a krajinářsky cenné lesní porosty a pestré využití jsou významnými krajinnými hodnotami vymezeného území. Jejich zachování představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Zachování a podpora vinařství a vinařských obcí včetně jejich rázovitosti představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK. Území se řadí k významné vinařské oblasti. Pěstování vinné révy

výrazně ovlivňuje a utváří obraz zdejší krajiny. V krajině se uplatňují plochy vinohradů, vinné sklepy a jejich areály, v obcích se nachází stavby s typickou architekturou.

Četné výhledy do okolních i vzdálených krajinných celků jsou jednou z krajinných hodnot vymezeného území. Ochrana jejich vizuálního působení před rušivými vlivy za jaké je považována například výstavba výškově, prostorově a objemově výrazných staveb představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

(k bodům 357 – 358)

11. Krajinný typ Bučovický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve východní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k větším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Šlapanicko-slavkovský KC, na severní straně Vyškovsko-rousínovský KC, na východní straně Orlovický KC a na jižní straně Ždánicko-chřibský KC a Šitbořicko-němčický KC. Ohraničení Bučovického KC jsou jednoznačná pouze tam, kde jsou daná okraji lesních komplexů (vůči Ždánicko-chřibskému KC na jižní straně a většinou i vůči Orlovickému KC na východní straně). Přirozené pokračování má Bučovický KC severovýchodním směrem v Olomouckém kraji a jihovýchodním směrem ve Zlínském kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující výrazně zvlněný reliéf, dominující zemědělské využití s velkými bloky orné půdy, nízké zastoupení lesů (výhradně menších celků). Sídlní struktura je dosti hustá, převažují menší až středně velké vesnice, jediným městem jsou Bučovice.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	27424,7	86,6
městská nesouvislá zástavba	2070,3	6,5
listnaté lesy	677,8	2,1
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	498,6	1,6
smíšené lesy	429,0	1,4
komplexní systémy kultur a parcel	301,6	1,0
zařízení pro sport a rekreaci	97,5	0,3
ovocné sady a keře	78,0	0,2
vinice	47,6	0,2
jehličnaté lesy	26,3	0,1

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s výrazně zvlněným reliéfem;
- četné výhledy do okolních i vzdálených krajinných celků;

- místy ekologicky cenné izolované lesní porosty (východně od Bučovic, severozápadně od Letonic, U Terešova a Manerova);
- významné stepní lokality rozptýlené v celém území;
- pestrá struktura využití území v bezprostředním zázemí většiny sídel v členitějších partiích.

Přírodní hodnoty:

PPk Ždánický les, EVL Bučovice – zámek, EVL Černecký a Milonický hájek, EVL Člupy, EVL Mouřínov – Druhý rybník, EVL Mušenice, EVL Polámanky, EVL Rašovický zlom – Chobot, EVL Stepní stráně u Komořan, EVL Strabišov – Oulehla, EVL Šěvy, EVL Větrníky, NPR Větrníky, PR Člupy, PR Hašky, PR Mušenice, PR Podsedky, PR Rašovický zlom – Chobot, PR Stepní stráně u Komořan, PR Šěvy, PR Zouvalka, NPP Malhotky, PP Baračka, PP Člupy, PP Hrubá louka, PP Hřebenatkový útes, PP Jalový dvůr, PP Kuče, PP Mechovkový útes, PP Mrazový klín, PP Nad Medlovickým potokem, PP Návdavky u Němčan, PP Pahorek, PP Přední Galašek, PP Roviny, PP Žlíbek.

Kulturně historické hodnoty:

KPZ Bojiště bitvy u Slavkova.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé málo členěné plochy orné půdy;
- projevy vodní a větrné eroze na zemědělské půdě;
- regulace vodních toků;
- areály zemědělské výroby v pohledově exponovaných polohách;
- vedení ZVN A VVN.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Ekologicky a krajinářsky cenné lesní porosty a pestré využití jsou významnými krajinnými hodnotami vymezeného území. Jejich zachování představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se

vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Pestrá struktura využití území v bezprostředním zázemí většiny sídel v členitějších partiích je krajinnou hodnotou vymezeného území výrazně se projevující v jeho obraze. Zachování a rozvoj této hodnoty představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

Vymezené území patří k nejteplejším oblastem ČR. Díky klimatickým a pedologickým podmínkám zde vznikly unikátní stepní ekosystémy, pro které jsou typická travino-bylinná společenstva. Druhá skladba rostlin se na jednotlivých lokalitách v detailech odlišuje, což každé z nich dodává jedinečnost. Stepní ekosystémy vytváří unikátní krajiny a jejich zachování představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

Četné výhledy do okolních i vzdálených krajinných celků jsou jednou z krajinných hodnot vymezeného území. Ochrana jejich vizuálního působení před rušivými vlivy za jaké je považována například výstavba výškově, prostorově a objemově výrazných staveb představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

(k bodům 359 – 360)

12. Krajinný typ Lednicko-valtický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jižní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k celkům menším.

Sousedícími krajinnými celky jsou na severozápadní straně Dunajovický KC a Mikulovský KC (s nejednoznačným rozmezím) a na severovýchodní straně Dyjsko-moravský KC (s víceméně ostrým rozmezím). Přirozené pokračování má Lednicko-valtický KC jižním směrem v Rakousku.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující plochý až mírně zvlněný reliéf, převažující zemědělské využití s bloky orné půdy a významným zastoupením vinic, přítomnost jednoho rozsáhlejšího lesního celku (ve východní části celku) a zastoupení soustavy velkých rybníků (v severní části). Zastoupení sídel je poměrně nízké (zejm. město Valtice a obce Lednice a Hlohovec). Významným atributem jsou dochované prvky komponované krajiny Lednicko-valtického areálu s dominantami zámků v Lednici a ve Valticích a četnými drobnějšími stavbami ve volné krajině či na okrajích sídel.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	5615,2	51,6
listnaté lesy	1132,3	10,4
smíšené lesy	1042,4	9,6
vinice	527,0	4,8

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
vodní plochy	518,8	4,8
městská nesouvislá zástavba	508,9	4,7
jehličnaté lesy	471,1	4,3
komplexní systémy kultur a parcel	275,0	2,5
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	250,2	2,3
ovocné sady a keře	246,3	2,3
střídající se lesy a křoviny	106,3	1,0
trávníky a přírodní pastviny	98,6	0,9
zařízení pro sport a rekreaci	54,8	0,5
průmyslové nebo obchodní zóny	26,3	0,2

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- komponovaná krajina Lednicko–valtického areálu se zámky v Lednici a ve Valticích a s dalšími stavbami ve volné krajině;
- lesní celek Boří;
- soustava největších moravských rybníků;
- významné rekreační využití.

Přírodní hodnoty:

PPk Niva Dyje, EVL Bezručova alej, EVL Kameníky, EVL Lednice – zámek, EVL Lednické rybníky, EVL Niva Dyje, EVL Paví kopec, EVL Rendezvous, EVL Rybníční zámeček, EVL Skalky u Sedlece, EVL Slanisko u Nesytu, EVL Soutok – Podluží, EVL Úvalský rybník, PO Lednické rybníky, PO Pálava, PO Soutok-Tvrdonicko, CHKO Pálava (I. – IV. zóna), NPR Lednické rybníky, NPR Slanisko u Nesytu, PR Františkův rybník, NPP Rendez-vous, PP Kameníky, PP Paví kopec, CHOPAV – Kvartér řeky Moravy.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Valtice, KPZ Lednicko-valtický areál.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé, krajinnou vegetací málo členěné plochy orné půdy ohrožené vodní a větrnou erozí.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často

vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Lednicko-valtický areál patří k nejatraktivnějším turistickým oblastem Jihomoravského kraje. Požadavek podpory rekreačních funkcí území je formulován s cílem zajištění způsobu rozvoje rekreace při současném vytváření podmínek ochrany kulturně historických, přírodních a krajinných hodnot území. Ochrana vlastního areálu je zajišťována příslušnými legislativními předpisy. Požadavek je směřován mj. k ochraně okolního prostředí, které tento cenný prostor dotváří. Vyloučeny jsou zejména necitlivé zásahy v krajině, které mohou vést k oslabení vizuálního působení této dominanty a tedy i k oslabení charakteru této krajiny.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

(k bodům 361 – 362)

13. Krajinný typ Orlovický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve východní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje je celkem nejmenším.

Jediným sousedícím celkem je v Jihomoravském kraji Bučovický KC, vůči kterému převažují ostrá ohraničení daná hranicemi lesních komplexů. Přirozené pokračování má Orlovický KC východním směrem ve Zlínském kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově vyvýšený a výrazně zvlněný až členitý reliéf, dominantní zastoupení lesů, nižší zastoupení zemědělské půdy (většinou zorněné) a malé zastoupení sídel (v rámci kraje pouze Orlovice). Hlavní krajinnou hodnotou území jsou především ekologicky a esteticky cenné lesní celky.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
listnaté lesy	2538,7	62,2
orná půda mimo zavlažovaných ploch	1108,7	27,1
smíšené lesy	226,9	5,6
jehličnaté lesy	137,2	3,4

střídající se lesy a křoviny	72,9	1,8
------------------------------	------	-----

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- ekologicky a krajinářsky hodnotné lesní celky ve hřbetních polohách;
- rekreační potenciál.

Přírodní hodnoty:

EVL Strabišov – Oulehla, NPR Strabišov-Oulehla, PR Ve žlebách, PP Roznítál.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé plochy orné půdy (u Orlovic a Nemochovic);
- erozní ohrožení ploch orné půdy.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Díky svým vysokým krajinným hodnotám patří Orlovický krajinný celek k územím atraktivním zejména pro turistiku, cykloturistiku a hipoturistiku apod. S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje území, turistických aktivit a ochrany krajiny a přírodních hodnot je formulována požadavek na podporu rozvoje měkkých forem rekreace.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

(k bodům 363 – 364)

14. Krajinný typ Mikulovský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jižní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k celkům malým. Sousedícími krajinnými celky jsou na západní straně Dunajovický KC, na severní až severovýchodní straně Dyjsko-svratecký KC a Dyjsko-moravský KC a na východní až jižní straně Lednicko-valtický KC. Mikulovský KC je svým charakterem vůči okolním KC výrazně kontrastní, nicméně jeho hranice jsou s výjimkou severní až severovýchodní části vesměs nevýrazné.

K hlavním charakterizujícím rysům patří vyvýšený a výrazně členitý reliéf s dominantními vápencovými bradly, celkově výrazně heterogenní struktura využití se zastoupením různě velkých lesních celků, vinic, stepí, skalních výchozů, jeskyní a četných kulturně historických památek (MPR Mikulov se zámek a Svatým Kopečkem, hradní zříceniny). Sídla jsou s výjimkou Klentnice

zastoupena pouze při obvodu celku – vesměs jde o typické vinařské obce, jediným městem je Mikulov.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	3890,9	47,0
listnaté lesy	2186,1	26,4
vinice	753,5	9,1
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	436,5	5,3
městská nesouvislá zástavba	411,4	5,0
střídající se lesy a křoviny	216,2	2,6
travníky a přírodní pastviny	72,7	0,9
průmyslové nebo obchodní zóny	68,6	0,8
komplexní systémy kultur a parcel	60,3	0,7
ovocné sady a keře	60,1	0,7
louky	49,4	0,6
smíšené lesy	38,0	0,5
plochy městské zeleně	28,2	0,3
vodní plochy	0,4	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- krajinářsky i přírodně mimořádně hodnotný krajinný celek;
- pohledově významný hřbet Pavlovských vrchů s dominantami Děvína, Obory a Stolové hory a s hradními zříceninami a navazující svahy s vinicemi;
- pohledově výrazná silueta města Mikulova s okolím (Svatý kopeček, Turoid);
- množství architektonických a kulturních památek;
- lesní komplex v prostoru mezi Mikulovem, Milovicemi a Bulhary;

Přírodní hodnoty:

EVL Děvín, EVL Klentnice – kostel svatého Jiří, EVL Milovický les, EVL Niva Dyje, EVL Stolová hora, EVL Studánkový vrch, EVL Svatý kopeček u Mikulova, EVL Turoid, PO Lednické rybníky, PO Pálava, CHKO (I. – IV. zóna), NPR Děvín-Kotel-Soutěska, NPR Křivé jezero, NPR Tabulová, Růžový vrch a Kočičí kámen, PR Liščí vrch, PR Milovická stráň, PR Svatý kopeček, PR Turoid, NPP Kalendář věků, PP Anenský vrch, PP Kamenice u Hlohovce, PP Kienberg, PP Kočičí skála, PP Růžový kopec, PP Studánkový vrch.

Kulturně historické hodnoty:

MPR Mikulov, VPR Pavlov, KPZ Lednicko-valtický areál.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- značné dopravní zatížení při západním okraji krajinného celku;
- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí;
- sezónně nadměrné rekreační využití (turistika) ohrožující přírodní hodnoty.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Mikulovsko patří díky svým vysokým krajinným a kulturně historickým hodnotám a vinařské tradici k územím vysoce atraktivním nejen v měřítku Jihomoravského kraje, ale i v měřítku republikovém. S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje území, turistických aktivit a ochrany krajiny a přírodních hodnot je formulována požadavek na podporu rozvoje měkkých forem rekreace.

Hřbet Pálavských vrchů a historicky komponovaná krajina Mikulovsko–Falkensteinsko vytváří unikátní pohledová panoramata krajinného celku. Díky své hraniční poloze zůstalo toto území uchráněno vyšší industrializací a zachováno ve své historické autentičnosti. Ochrana jejich vizuálního působení před rušivými vlivy, za jaké je považována například výstavba výškově, prostorově a objemově výrazných staveb představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

V obraze krajiny se pozitivně uplatňují rovněž siluety kostelních věží venkovských sídel, silueta historického města Mikulov a některé dominanty Lednicko-valtického areálu. Zachování těchto krajinných hodnot představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

(k bodům 365 – 366)

15. Krajinný typ Šlapanicko-slavkovský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází uprostřed Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k mírně rozsáhlejším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Dyjsko-svratecký KC, na západní až severozápadní straně Brněnský KC, na severní straně Račický KC, na východní straně Bučovický KC, na jihovýchodní až jižní straně Šitbořicko-němčický KC a na jihozápadní straně Židlochovicko-hustopečský KC. Ohraničení Šlapanicko-slavkovského KC vůči sousedním KC je vesměs nevýrazné (snad pouze s výjimkou krátkého úseku hranice s Dyjsko-svrateckým KC v prostoru Rebešovic).

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující plochý až mírně zvlněný reliéf, zcela dominantní zemědělské využití s velkými bloky orné půdy a velmi nízké zastoupení lesů (reprezentovaných především původními bažantnicemi). Sídlní struktura je dosti hustá, převažují středně velké až velké vesnice, zastoupena jsou i menší města (Slavkov u Brna, Šlapanice, Újezd u Brna, část Židlochovic).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	19129,8	83,8
městská nesouvislá zástavba	1655,4	7,2
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	882,8	3,9
komplexní systémy kultur a parcel	646,0	2,8

ovocné sady a keře	184,0	0,8
listnaté lesy	180,4	0,8
průmyslové nebo obchodní zóny	50,5	0,2
zařízení pro sport a rekreaci	38,5	0,2
vinice	34,4	0,2
roční kultury přidané ke stálým kulturám	18,6	0,1
letišť	16,2	0,1
smíšené lesy	1,3	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově převážně otevřená krajina místy se zvlněným georeliéfem na který je vázána pestřejší struktura využití;
- výhledy do okolních krajinných celků;
- areál bojiště bitvy u Slavkova;
- výrazná krajinná dominanta Prackého kopce s Mohylou míru.

Přírodní hodnoty:

PPk Výhon, PPK Ždánický les, EVL Člupy, EVL Rumunská bažantnice, EVL Slavkovský zámecký park a aleje, EVL Šlapanické slepence, EVL Špice, EVL Zřídla u Nesvačilk, PR Špice, PP Andělka a Čertovka, PP Člupy, PP Horka, PP Návrší, PP Písky, PP Santon, PP Velatická slepencová stráň, PP Velké Družďavy, PP Velký hájek, PP Vinohrady, PP Žabárník.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Slavkov u Brna, KPZ Bojiště bitvy u Slavkova.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- výrazné dopravní koridory dálnice D1 a D2;
- rezidenční suburbanizace;
- komplex rozvodny a fotovoltaických elektráren u Sokolnic a navazující mimořádně hustá síť vedení ZVN A VVN;
- rozsáhlé nečleněné plochy orné půdy ohrožené vodní a větrnou erozí;
- regulace menších vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy

a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Jejím naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Plochy zemědělsky intenzivně obhospodařované a půdy bez trvalého vegetačního krytu jsou v různé míře vystaveny erozi půdy. Vznik a rozšíření větrné eroze je podmíněno zejména otevřeným terénem s malým podílem vzrostlé dřevinné vegetace, náchylností půdy k působení větrné eroze a příhodnými větrnými a vlhkostními poměry. Míra působení vodní eroze na zemědělské půdě závisí zejména na sklonu a délce neděleného svahu, charakteru půdy, způsobu obhospodařování, druhu pěstované plodiny a intenzitě a délce srážek atd.

Téma vodní a větrné eroze se objevuje v některých tématech řešených v rámci zpracování SWOT analýzy pro hlavní tematické okruhy ÚAP JMK (2013). Náchylnost půd k vodní a větrné erozi půd v jižní části kraje byla zařazena mezi hrozby pro téma Příroda – biodiverzita a ekosystémy, dotváření prostorové struktury krajiny a její estetické atraktivnosti vegetačními úpravami bylo zařazeno mezi příležitosti pro téma Krajina a jako slabá stránka pro téma ZPF a PUPFL je uveden velký podíl zornění rozsáhlých půdních bloků zemědělské půdy způsobující problémy s ekologickou stabilitou ploch, vodní a větrnou erozí.

S cílem omezení působení vodní a větrné eroze je formulován požadavek podpory protierozních opatření. Jedná se zejména o podporu zvyšování rozsahu ploch nelesní vegetace s protierozní funkcí a podporu způsobů využití území, které nebudou proces eroze prohlubovat. Zvýšení stability půd z hlediska jejich erozního ohrožení je zařazeno mezi priority Národního programu na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR.

(k bodům 367 – 368)

16. Krajinný typ Židlochovicko-hustopečský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve střední až jižní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k nejmenším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní až severní straně Dyjsko-svratecký KC, na severovýchodní straně Šlapanicko-slavkovský KC, na východní straně Šitbořicko-němčický KC a na jižní straně Velkobílovický KC. Ohraničení Židlochovicko-hustopečského KC vůči sousedním celkům jsou různě výrazná – poměrně jednoznačná je většinou hranice s Dyjsko-svrateckým KC, zatímco v ostatních případech je hranice spíše nejednoznačná.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující mírně až výrazně zvlněný reliéf s dvěma výraznými vyvýšeninami (Výhonem na severu a hřbetem Žebráku a Uherčických hor na jihu), dominující zemědělské využití s velkými bloky orné půdy, rozsáhlými vinicemi a ovocnými sady a minimální zastoupení lesů (menších až středně velkých celků). Příkřejší svahy jsou často výrazně

terasované. Sídlní struktura je poměrně hustá a pestrá, se středně velkými až velkými vesnicemi i menšími městy (Hustopeče a část Židlochovic).

Hlavními krajinnými hodnotami území jsou vyvýšeniny Výhonu, Žebráku a Uherčických hor, lesní celky a výrazné svahy s relativně pestřejší strukturou využití (včetně stepních lokalit).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	4146,8	64,6
ovocné sady a keře	709,4	11,1
vinice	652,9	10,2
městská nesouvislá zástavba	465,0	7,2
listnaté lesy	144,8	2,3
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	143,5	2,2
komplexní systémy kultur a parcel	96,4	1,5
řídká vegetace	60,2	0,9

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s mírně až výrazně zvlněným reliéfem;
- výhledy do okolních i vzdálenějších krajinných celků;
- dominanty výrazných vrchů a hřbetů (Výhon, hřbet mezi Hustopečemi a údolím Svratky), ve svazích s pestrá strukturou využití (vinice, sady, maloplošně obhospodařované pozemky, menší lesní celky, stepní lada atd.).

Přírodní hodnoty:

PPk Výhon, EVL Hochberk, EVL Nové hory, EVL Pouzdřanská step – Kolby, NPR Pouzdřanská step – Kolby, PP Nosislavská zátočina, PP Nové hory, PP Plácky.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- výrazný dopravní koridor dálnice D2;
- souvislé plochy orné půdy v okolí Noslavi a Velkých Němcic;
- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí.
- vedení ZVN A VVN;
- regulace vodních toků

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné

zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Zachování a podpora zemědělských funkcí území, vinařství a vinařských obcí včetně jejich rázovitosti představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK. Území se řadí k významným vinařským oblastem kraje. Pěstování vinné révy výrazně ovlivňuje a utváří obraz zdejší krajiny. V krajině se uplatňují plochy vinohradů, vinné sklepy a jejich areály, v obcích se nachází stavby s typickou architekturou.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Jej naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Výhledy do okolních i vzdálenějších krajinných celků a dominanty výrazných vrchů a hřbetů (Výhon, hřbet mezi Hustopečemi a údolím Svatky) jsou významnými krajinnými hodnotami vymezeného území. Ochrana jejich vizuálního působení před rušivými vlivy, za jaké je považována například výstavba výškově, prostorově a objemově výrazných staveb představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK. Tyto stavby zásadně ovlivňují kvalitu a charakter území nejen území, do kterých jsou umístěny, ale v závislosti na konfiguraci terénu mohou ovlivňovat i plošně významné oblasti.

(k bodům 369 – 370)

17. Krajinný typ Dyjsko-svratecký

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jihovýchodní až jižní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k mírně rozsáhlejším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Lednicko-valtický KC a Mikulovský KC, na severní straně Dyjsko-svratecký KC, Velkobílovický KC, Dubňanský KC a Kyjovsko-bzenecký KC a na východní straně Veselsko-strážnický KC. Ohraničení Dyjsko-moravského KC vůči sousedícím celkům jsou vesměs poměrně ostrá, méně jednoznačná je pouze severozápadní část rozmezí vůči Velkobílovickému KC.

Přirozené pokračování má Dyjsko-moravský KC severovýchodním směrem ve Zlínském kraji a jihovýchodním a jižním směrem na Slovensku a v Rakousku.

Vymezené území je tvořeno údolními nivami dolních toků Moravy a Dyje. Díky tomu má výrazně protáhlý a lomený tvar a rovinatý reliéf. K dalším charakterizujícím rysům patří hustá říční síť (s hlavními toky Moravy a Dyje, místy se větvícími do více koryt přirozeného i umělého původu), velké, místy až převažující zastoupení lesů, zemědělské využití dílčích partií území s převažujícími bloky orné půdy a nízké zastoupení sídel (města Břeclav a Hodonín a okrajové partie některých dalších sídel).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
listnaté lesy	37,3	8890,6
orná půda mimo zavlažovaných ploch	35,9	8554,7
louky	6,8	1615,2
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	5,3	1258,5
městská nesouvislá zástavba	4,4	1046,0
střídající se lesy a křoviny	2,9	685,4
komplexní systémy kultur a parcel	2,1	500,7
průmyslové nebo obchodní zóny	1,7	398,0
zařízení pro sport a rekreaci	0,8	186,6
vodní plochy	0,6	134,3
vodní toky a cesty	0,6	134,7
silniční a železniční sítě a přilehlé prostory	0,4	100,8
plochy městské zeleně	0,2	57,1
smíšené lesy	0,2	45,6
staveniště	0,2	39,2
těžba hornin	0,2	43,3
trávníky a přírodní pastviny	0,2	56,9
jehličnaté lesy	0,1	31,2
ovocné sady a keře	0,1	32,3
vinice	0,1	12,2
pláže, duny, písky	0,0	0,1

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- komplexy lužních lesů s porosty pralesního charakteru;
- dochované části přirozených říčních systémů;
- komponovaná krajina Lednicko-valtického areálu;
- rekreačně atraktivní oblast (měkké formy rekreace).

Přírodní hodnoty:

PPk Mikulčický luh, PPK Niva Dyje, PPK Strážnické Pomoraví, EVL Břeclav – kaple u nádraží, EVL Hodonínská doubrava, EVL Milovický les, EVL Niva Dyje, EVL Očov, EVL Soutok – Podluží, EVL Strážnická Morava, EVL Strážnicko, EVL Vypálenky, PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, PO Lednické rybníky, PO Pálava, PO Soutok-Tvrdonicko, CHKO Pálava (I. – IV. zóna), NPR Cahnov – Soutok, NPR Křivé jezero, NPR Lednické rybníky, NPR Ranšpurk, PR Oskovec, PR Oskovec II, PR Skařiny, PR Stibůrkovská jezera, NPP Pastvisko u Lednice, NPP Váté písky, PP Jezírko Kutnar, PP Květné jezero, PP Očovské louky, PP Osypané břehy, PP Vypálenky, CHOPAV – Kvartér řeky Moravy.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Strážnice, KPZ Lednicko-valtický areál.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé, krajinnou zelení málo členěné plochy orné půdy v nivě Moravy v prostoru mezi Rohatcem a Strážnicí ohrožené vodní a větrnou erozí;
- zástavba větších sídel v přirozených záplavových územích;
- pohledově znehodnocující vedení tras energetické infrastruktury (ZVN A VVN);
- upravené úseky říčních koryt;
- trasa dálnice D2.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Řada sídel nacházejících se v nivách Dyje a Svratky je ohrožována povodňovými stavy na těchto tocích, leží v jejich záplavovém území Q_{100} . Požadavek podpory protipovodňových opatření je stanoven s cílem zajištění adekvátní protipovodňové ochrany sídel při respektování zájmů ochrany přírody a krajiny, jakými jsou dochované části přirozených říčních systémů. Tyto úseky vodních toků jsou významnou krajinnou hodnotou území a jejich ochrana je cílem zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často

vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Díky svým krajinným hodnotám patří vymezené území k územím turisticky velmi atraktivním. Ve vazbě na vodní plochy Novomlýnských nádrží je území zatíženo výstavbou objektů individuální rekreace a dalších zařízení pro cestovní ruch (kempy, přístaviště apod.). S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje turistických aktivit a ochrany krajiny a přírodních hodnot je formulována požadavek na podporu rozvoje měkkých forem rekreace. Při umísťování objektů individuální rekreace a ostatních zařízení cestovního ruchu je nutné zajistit prostupnost území pro prvky územního systému ekologické stability. Územím prochází osa nadregionálního biokoridoru K161, jehož funkce je nutné zachovat a rozvíjet. Využívání přírodního a kulturního potenciálu krajiny pro rozvoj turistického ruchu a rekreace bez konfliktů s ochranou přírody a krajiny je zařazeno mezi priority Konceptu ochrany přírody JMK.

(k bodům 371 – 372)

18. Krajinný typ Vyškovsko-rousínovský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve středovýchodní až severovýchodní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří spíše k menším celkům.

Sousedícími celky jsou na severozápadní až severní straně Račický KC, na jihovýchodní straně Bučovický KC a na jihozápadní straně Šlapanicko-slavkovský KC. Ohraničení Vyškovsko-rousínovského KC jsou ostřejší pouze v dílčích úsecích hranice s Račickým KC (tam, kde jsou dané okraji lesního komplexu Dražanské vrchoviny), celkově však převažují nevýrazná ohraničení. Přirozené pokračování má Vyškovsko-rousínovský KC severovýchodním směrem v Olomouckém kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující plochy až mírně zvlněný reliéf, zcela dominantní zemědělské využití s velkými bloky orné půdy a minimální zastoupení lesů. Sídlní struktura je hustá, převažují středně velké vesnice, zastoupena jsou však i tři různě velká města (Vyškov, Rousínov, Ivanovice na Hané).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	10929,0	83,4
městská nesouvislá zástavba	1618,7	12,3
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	132,8	1,0
komplexní systémy kultur a parcel	96,1	0,7
průmyslové nebo obchodní zóny	89,9	0,7
ovocné sady a keře	86,6	0,7
vinice	33,0	0,3
listnaté lesy	31,4	0,2

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
střídající se lesy a křoviny	27,4	0,2
vodní plochy	26,1	0,2
jehličnaté lesy	19,2	0,1
smíšené lesy	15,7	0,1
těžba hornin	3,5	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s významnými pohledy do okolních výrazných krajinářsky cennějších území;
- výhledy do okolních krajinných celků;
- částečně zachovalá panoramata měst Vyškova a Rousínova.

Přírodní hodnoty:

EVL Dědice – kostel, EVL Letiště Marchanice.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Vyškov, VPZ Lysovice, VPZ Rostěnice, VPZ Zvonovice, KPZ Bojiště bitvy u Slavkova.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé plochy orné půdy s nízkým podílem krajinné zeleně, s ohrožením vodní a větrnou erozí;
- výrazné dopravní koridory dálnice D1 a rychlostní silnice R46;
- vedení ZVN A VVN;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se

vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Významnými krajinnými bariérami území jsou tělesa dálnice D1 a rychlostní silnice R46 procházející vymezeným územím. S cílem omezení jejich dělicího účinku je stanovena podmínka pro zlepšení prostupnosti krajiny např. formou obnovy historických cest či vytvářením nové cestní sítě.

Ve vymezeném území se nachází drobné vodní toky, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Vymezené území je charakteristické svou pohledovou otevřeností s možností pohledů do okolních výrazných krajinářsky cennějších území. S cílem zachování tohoto znaku krajiny je stanoven úkol týkající se vytváření územních podmínek pro ochranu volné krajiny před umísťováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb, které vzhledem k svému charakteru ovlivňují obraz krajiny nejen území, do kterého jsou umístěny, ale uplatňují se i při pohledem z míst vzdálených.

Ochrana panoramat historických měst Vyškova a Rousínova představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚok. Ochrana je vztažena k necitlivým zásahům v krajině, které mohou vést k oslabení vizuálního působení těchto dominanty a tedy i k oslabení charakteru této krajiny.

(k bodům 373 – 374)

19. Krajinný typ Dunajovický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jižní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k celkům malým.

Sousedícími krajinnými celky jsou na západní až severní straně Dyjsko-svratecký KC, na východní straně Mikulovský KC a na jihovýchodní straně Lednicko-valtický KC. Ohraničení Dunajovického KC vůči sousedícím celkům jsou různě výrazná – obecně výraznější vůči Dyjsko-svrateckému KC, než vůči ostatním dvěma KC. Přirozené pokračování má Dunajovický KC jižním směrem v Rakousku.

K hlavním charakterizujícím rysům patří mírně až výrazně zvlněný reliéf, převažující zemědělské využití s bloky orné půdy a s rozsáhlými komplexy vinic ve vyvýšených svahových polohách, zastoupení menších stepí ve vrcholových partiích některých kopců, minimální zastoupení lesů. Některé příkřejší svahy jsou výrazně terasované. Zastoupení sídel lze hodnotit jako průměrné – typické jsou větší vesnice.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	7091,6	78,2
vinice	1078,2	11,9
městská nesouvislá zástavba	354,5	3,9
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	289,5	3,2
listnaté lesy	165,0	1,8
průmyslové nebo obchodní zóny	56,8	0,6
vodní plochy	26,1	0,3
komplexní systémy kultur a parcel	5,1	0,1
ovocné sady a keře	1,6	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s mírně až výrazně zvlněným reliéfem;
- významné výhledy do okolních krajin;
- vinice v drobné vlastnické držbě pohledově zvýrazňující tvary georeliéfu;
- pohledově výrazný hřbet západně od Dunajovic (Malá Slunečná, Velká Slunečná, Liščí kopec);
- rekreační potenciál (vinařská oblast).

Přírodní hodnoty:

EVL Dunajovické kopce, EVL Slanisko Dobré Pole, EVL Slanisko Novosedly, PO Pálava, PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, CHKO Pálava (I. – IV. zóna), PR Slanisko Dobré Pole, PR Slanisko Novosedly, Šibeničnický nádrž, NPP Dunajovické kopce, PP Lange Wart.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- celkově nízký podíl krajinné zeleně;
- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí.
- rozsáhlé areály objektů zemědělské výroby;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území, vinařství a vinařských obcí včetně jejich rázovitosti představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK. Území se řadí k významným vinařským oblastem Jihomoravského kraje. Pěstování vinné révy výrazně ovlivňuje a utváří obraz zdejší krajiny. V krajině se uplatňují plochy vinohradů, vinné sklepy a jejich areály, v obcích se nachází stavby s typickou architekturou.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy

a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází drobné vodních toky, z nichž některé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

(k bodům 375 – 376)

20. Krajinný typ Račický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve střední až severovýchodní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k větším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Bílovicko-ostrovský KC a Jedovnický KC, na východní až jihovýchodní straně Vyškovsko-rousínovský KC, na jižní straně Šlapanicko-slavkovský KC a na jihozápadní straně Brněnský KC. Převažující ostrá ohrazení Račického KC vůči sousedním celkům jsou vesměs daná hranicemi lesního komplexu, ale např. vůči Bílovicko-ostrovskému KC je ohrazení prakticky v celé délce nejednoznačné. Ve vztahu k území Olomouckého kraje lze hranice Račického KC v podstatě ztotožnit s krajskými hranice (vázanými zde většinou na hranice lesního komplexu).

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově členitý reliéf s četnými a různě výraznými údolními zářezy (např. údolí Říčky, Rakovce, Velké a Malé Hané, Brodečky, Hloučely), dominantní zastoupení lesů (víceméně vytvářejících jeden rozsáhlý komplex) a nízké zastoupení zemědělské půdy (většinou zorněné), často tvořící společně s venkovskými sídly enklávy uvnitř lesního komplexu. Sídla (různě velké vesnice) jsou z větší části soustředěna podél jihovýchodního a západního okraje KC.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
smíšené lesy	18309,5	48,0

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
jehličnaté lesy	10138,3	26,6
orná půda mimo zavlažovaných ploch	4522,0	11,8
střídající se lesy a křoviny	1465,1	3,8
listnaté lesy	1172,4	3,1
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	937,5	2,5
městská nesouvislá zástavba	737,1	1,9
těžba hornin	174,2	0,5
komplexní systémy kultur a parcel	164,2	0,4
louky	164,0	0,4
průmyslové nebo obchodní zóny	161,5	0,4
vinice	73,7	0,2
vodní plochy	67,3	0,2
trávníky a přírodní pastviny	56,5	0,1
ovocné sady a keře	15,3	0,0
zařízení pro sport a rekreaci	14,8	0,0
roční kultury přidáné ke stálým kulturám	6,7	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- rozsáhlý, ekologicky cenný komplex lesů jižní části Dražanské vrchoviny;
- výrazná zalesněná údolí;
- vysoký rekreační potenciál;
- z jižního okraje daleké výhledy;
- architektonické a kulturně-historické dominanty (např. areál poutního kostela ve Křtinách, zámek v Račicích, hřbitovní kostel u Lulče).

Přírodní hodnoty:

PPk Rakovecké údolí, PPK Říčky, EVL Jižní svahy Hádů, EVL Křtiny – kostel, EVL Luční údolí, EVL Moravský kras, EVL Rakovecké údolí, EVL Sivický les, CHKO Moravský kras (I. – III. zóna), NPR Hádecká planinka, PR Bayerova, PR Mokřad pod Tipečkem, PR Rakovec, PR Rakovecké stráně a údolí bledulí, PR Studnické louky, PR U Brněnky, PR U Výpustku, PR Údolí Říčky, PP Hynčicovy skály, PP Křtinský lom, PP Panská skála, PP Pod Obrovou nohou, PP U Staré Vápenice, PP Údolí Velké Hané, PP Velká Klajdovka.

Kulturně historické hodnoty:

Architektonické a kulturně-historické dominanty (např. areál poutního kostela ve Křtinách, zámek v Račicích, hřbitovní kostel u Lulče).

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- lomy a cementárna u Mokré.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zachování stávajícího leso-zemědělského charakteru území a jeho funkcí představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Vymezené území díky svým krajinným hodnotám a svému charakteru lesní krajiny až leso-zemědělské krajiny obklopené bezlesím územím patří k územím atraktivním zejména pro turistiku, cykloturistiku a hipoturistiku apod. S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje území, turistických aktivit a ochrany krajiny a přírodních hodnot je formulována požadavek na podporu rozvoje měkkých forem rekreace.

Račický krajinný celek je územím, které není významně ovlivněno urbanizací a industrializací (s výjimkou těžby – lomy a cementárny u Mokré). S cílem zachování tohoto znaku krajiny je stanoven úkol týkající se vytváření územních podmínek pro ochranu volné krajiny před umísťováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb, které vzhledem k svému charakteru ovlivňují obraz krajiny nejen území, do kterého jsou umístěny, ale uplatňují se i při pohledem z míst vzdálených.

(k bodům 377 – 378)

21. Krajinný typ Ořechovsko-vranovický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve střední až jižní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří ke spíše menším celkům.

Sousedícími krajinnými celky jsou na západní straně Bobravský KC, na severní straně Střelický KC a okrajově i Brněnský KC a na východní, jižní a západní straně Dyjsko-svratecký KC. Převažují ostrá ohraničení Ořechovsko-vranovického KC vůči sousedním celkům daná zejména okrajem údolních niv Svatky a Jihlavy (vůči Dyjsko-svrateckému KC) a méně okrajem lesního komplexu (část hranice s Bobravským KC).

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující plochý až mírně zvlněný reliéf, zcela dominantní zemědělské využití s velkými bloky orné půdy a minimální zastoupení lesů. Hustota sídel je proměnlivá, větší v severní než v jižní polovině, jediným sídlem městského typu je Rajhrad. Charakter rozsáhlých partií území dlouhodobě ovlivňuje rozsáhlá, dynamicky se rozvíjející povrchová těžba šterkopísků.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	9396,8	73,5
městská nesouvislá zástavba	1102,5	8,6
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	585,6	4,6
komplexní systémy kultur a parcel	501,5	3,9
vinice	445,3	3,5
těžba hornin	291,4	2,3
listnaté lesy	275,8	2,2

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
ovocné sady a keře	97,1	0,8
smíšené lesy	56,3	0,4
skládky	36,7	0,3

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s mírně zvlněným reliéfem;
- siluety sídel s dominantami kostelů (zejm. Ořechov, Syrovice);
- rozsáhlé neurbanizované partie.

Přírodní hodnoty:

PPk Bobrava, PPk Niva Jihlavy, EVL Bezourek, EVL Mušovský luh, EVL Vranovický a Plačkův les, PP Bezourek.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rezidenční suburbanizace;
- rozsáhlé plochy zemědělské půdy s nízkým podílem krajinné zeleně ohrožené vodní a větrnou erozí;
- rozdělení území dálničním tělesem mezi Rajhradem a Pohořelicemi.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Charakter rozsáhlých partií ve střední a jižní části vymezeného území dlouhodobě ovlivňuje rozsáhlá, dynamicky se rozvíjející povrchová těžba štěrkopísků. Z důvodu posílení krajinných hodnot území a zmírnění negativních jevů je formulován požadavek podpory opatření k revitalizaci ploch po těžbě štěrkopísků.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení

biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Významnou krajinnou bariérou území je těleso rychlostní silnice R52 procházející vymezeným územím. S cílem omezení dělícího účinku tělesa této silnice je stanovena podmínka zlepšení prostupnosti krajiny např. formou obnovy historických cest či vytvářením nové cestní sítě.

Proces suburbanizace, srůstání sídel především v severní a střední části vymezeného území, je dán dobrým dopravním spojením tohoto území s krajským městem a vyšší kvalitou přírodního prostředí v porovnání s urbanizovaným územím Brna. Tento proces negativně ovlivňujícím charakter této zemědělské krajiny, ztrácí se specifika jednotlivých sídel, dochází k zastavování volné krajiny, snižování její prostupnosti atd. S cílem omezení tohoto trendu je formulována územní podmínka požadující ochranu neurbanizovaných partií krajiny. Omezování negativních důsledků suburbanizace pro udržitelný rozvoj území naplňuje priority stanovené politikou územního rozvoje (čl. 19).

(k bodům 379 – 380)

22. Krajinný typ Brněnský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází uprostřed Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří ke středně velkým celkům.

Sousedícími celky jsou na severozápadní straně Bobravský KC a Tišnovsko-ivančický KC, na severní straně Hořicko-soběšický KC a Bílovicko-ostrovský KC, na východní straně Račický KC a Šlapanicko-slavkovský KC, na jižní straně Dyjsko-svratecký KC a krátce i Ořechovsko-vranovický KC a na jihozápadní až západní straně Střelický KC. Brněnský KC je svým charakterem vůči sousedním KC kontrastní, nicméně jeho hranice jsou spíše nevýrazné.

Jde o jediný celek primárně urbánního charakteru v Jihomoravském kraji. Základní část tvoří kompaktně zastavěné území města Brna (a navazujících Modřic) doplněné o bezprostřední zázemí s různorodým zemědělským využitím a s rekreačně využívanými lesy, to vše v různorodém reliéfu od rovinatých niv až po výrazně členité partie.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
městská nesouvislá zástavba	5510,3	38,0
orná půda mimo zavlažovaných ploch	2954,7	20,4
komplexní systémy kultur a parcel	1993,0	13,7
průmyslové nebo obchodní zóny	1372,7	9,5
smíšené lesy	723,3	5,0
letišť	315,3	2,2
zařízení pro sport a rekreaci	306,0	2,1
plochy městské zeleně	229,7	1,6
městská souvislá zástavba	185,2	1,3
listnaté lesy	176,8	1,2

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
silniční a železniční síť a přilehlé prostory	155,7	1,1
vodní plochy	131,9	0,9
řídká vegetace	117,9	0,8
sklárky	113,0	0,8
ovocné sady a keře	97,4	0,7
staveniště	48,5	0,3
střídající se lesy a křoviny	29,1	0,2
těžba hornin	25,7	0,2
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	16,1	0,1
jehličnaté lesy	1,8	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- umístění města na rozhraní ploché a výrazně členité krajiny;
- panorama města s jeho historickými stavebními dominantami;
- přírodní rámeček lesních komplexů a zalesněných horizontů;
- vliv řek Svatky a Svitavy na utváření města.

Přírodní hodnoty:

CHKO Moravský kras (I. – III. zóna), PPK Baba, PPK Podkomorské lesy, NPR Hádecká planinka, PR Černovický hájek, PR Kamenný vrch, NPP Červený kopec, NPP Stránská skála, PP Bílá hora, PP Holásecká jezera, PP Kavky, PP Medlánecká skalka, PP Medlánecké kopce, PP Mniší hora, PP Netopýrky, PP Obřanská stráž, PP Pekárna, PP Rájecká tůň, PP Skalky u Přehrady, PP Údolí Kohoutovického potoka, PP Velká Klajdovka, EVL Bílá hora, EVL Hobrtenky, EVL Jižní svahy Hádů, EVL Kamenný vrch, EVL Modřické rameno, EVL Moravský kras, EVL Netopýrky, EVL Pisárky, EVL Stránská skála.

Kulturně historické hodnoty:

MPR Brno, VPZ Tuřany – Brněnské Ivanovice.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rušivé architektonické objekty zasahující do panoramatu města;
- dopravní zatížení.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Vymezené území je silně urbanizovaným prostorem s malým podílem přírodě blízkých složek. Městská krajina je utvářena převážně urbanizovanými plochami v přírodním rámci lesních komplexů a zalesněných horizontů. Krajinné hodnoty významně ovlivňují kvalitu obytných a rekreačních funkcí území. Podpora zajištění obytných a rekreačních funkcí území směřuje k zachování a rozvoji krajinných.

(k bodům 381 – 382)

23. Krajinový typ Jedovnický**Vymezení a charakter území**

Krajinový celek se nachází v severovýchodní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k nejmenším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní až severozápadní straně Bílovicko-ostrovský KC, na severní straně Sloupsko-kořenický KC a na východní až jižní straně Račický KC. Ohraničení Jedovnického KC vůči sousedním celkům jsou většinou výrazná, daná okraji lesních komplexů. Přirozené pokračování má Jedovnický KC severovýchodním až severním směrem v Olomouckém kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově mírně vyvýšený a zvlněný reliéf (oproti okolí však výrazně méně členitý), převažující zemědělské využití s bloky orné půdy a místně významně zastoupenými travními porosty a velmi nízké zastoupení lesů. Sídlní struktura je dosti hustá – typické jsou zejména středně velké vesnice, sídlem na pomezí venkovského a městského typu jsou Jedovnice.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinového typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	3720,0	79,5
městská nesouvislá zástavba	468,6	10,0
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	191,2	4,1
smíšené lesy	130,8	2,8
jehličnaté lesy	116,2	2,5
vodní plochy	42,6	0,9
zařízení pro sport a rekreaci	11,4	0,2
střídající se lesy a křoviny	0,0	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinové hodnoty:

- pohledově otevřená vyvýšená krajina se zvlněným reliéfem;
- výhledy do okolních krajinových celků;
- pestřejší struktura využití ve svahových partiích;
- rekreační využití (Jedovnice – rybník Olšovec);
- přírodní a kulturní zajímavosti (Rudické propadání, větrný mlýn v Rudici).

Přírodní hodnoty:

PPk Rakovecké údolí, EVL Moravský kras, CHKO Moravský kras (I. – III. zóna), NPR Vývěry Punkvy, PR Mokřad pod Tipečkem, NPP Rudické propadání, PP Černá skála.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- nadměrné soustředění rekreačních objektů u Jedovnic;
- místy rozsáhlé plochy orné půdy s nízkým podílem krajinné zeleně.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Díky krajinným a přírodním hodnotám Moravského krasu patří krajinný celek k územím atraktivním zejména pro turistiku, cykloturistiku, hipoturistiku apod. a sportovně rekreační aktivity vázané na vodní plochu rybníku Olšovec. S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje území, rozvoje rekreačních funkcí území a turistických aktivit s ochranou krajiny a přírodních hodnot jsou formulovány požadavky na podporu rozvoje měkkých forem rekreace a zkvalitnění rekreačních funkcí území.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Ochrana kulturně-historických dominant představuje cíl zachování určujících znaků krajiny ve smyslu EÚoK. Území Moravského krasu je bohaté nejen na kulturně-historické dominanty, ale v obraze krajiny se významně uplatňují krasové jevy a morfologické tvary. Tyto prvky jsou unikátními přírodními a krajinnými hodnotami. Ochrana je vztažena k necitlivým zásahům v krajině, které mohou vést k oslabení vizuálního působení této dominanty a tedy i k oslabení charakteru této krajiny.

(k bodům 383 – 384)

24. Krajinný typ Bílovicko-ostrovský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve střední až severní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k celkům menším.

Sousedícími celky jsou na západní straně Hořicko-soběšický KC, na severozápadní straně Boskovicko-blanský KC, na severní straně Sloupsko-kořenecký KC, na východní straně Jedovnický KC a Račický KC a na jižní straně Brněnský KC. Ohraničení Bílovicko-ostrovského KC vůči sousedícím celkům jsou výrazná tam, kde jsou daná okraji lesních komplexů (zejm. vůči Jedovnickému KC), v ostatních případech jsou nevýrazná.

K hlavním charakterizujícím rysům patří členitý, převážně krasový reliéf s výraznými údolními zářezy Svitavy, Křtinského potoka, Říčky, Punkvy, Pustého žlebu a Suchého žlebu), dominantní zastoupení

lesů, nízké zastoupení zemědělské půdy (převážně zorněné, částečně zatravněné) a proměnlivé zastoupení sídel (vesměs větších venkovských).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
smíšené lesy	6490,8	59,1
orná půda mimo zavlažovaných ploch	1357,9	12,4
jehličnaté lesy	1323,1	12,0
listnaté lesy	906,7	8,3
městská nesouvislá zástavba	397,5	3,6
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	116,7	1,1
střídající se lesy a křoviny	111,5	1,0
průmyslové nebo obchodní zóny	97,7	0,9
louky	94,5	0,9
zařízení pro sport a rekreaci	55,1	0,5
komplexní systémy kultur a parcel	31,9	0,3

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- krasový reliéf s výraznými údolími (žleby), skalními útvary a plošinami se závrtky;
- výrazné průlomové údolí Svitavy;
- rozsáhlé lesní komplexy;
- pohledově uzavřené části krajiny ve dnech zaříznutých údolích;
- enklávy sídel a zemědělsky obhospodařovaných ploch v prostorovém rámci rozsáhlých lesních porostů;
- místy lesní porosty s vysokým stupněm přirozenosti;
- rekreační zázemí Brna.

Přírodní hodnoty:

CHKO Moravský kras (I. – III. Zóna), NPR Býčí skála, NPR Habrůvecká bučina, NPR Hádecká planinka, NPR Vývěry Punkvy, PR Bílá voda, PR Březinka, PR Coufava, PR Čihadlo, PR Dřínová, PR Jelení skok, PR Malužín, PR U Brněnky, PR U Nového hradu, PR U Výpustku, PR Údolí Říčky, PR Velký Hornek, PR Zadní Hády, NPP Jeskyně Pekárna, PP Kněžnice, PP Obřanská stráž, PP U Staré Vápenice, EVL Moravský Kras, EVL Údolí Svitavy.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé, trvalou vegetací málo členěné plochy orné půdy severně až západně od Ostrova u Macochy a východně od Babic nad Svitavou;
- místy nadměrné rekreační využití;

- sídlo Adamov jako ukázka nevhodného umístění sídla do prostoru poměrně úzkého dna a přiléhajících strmých svahů krajinářsky cenného údolí Svitavy, pohledově značně necitlivě umístěné výškové obytné budovy ve svazích tohoto výrazného údolí;
- chatové a zahrádkářské kolonie ve dně údolí Svitavy v prostoru mezi Adamovem až Brnem (Obřany);
- vysoká míra suburbanizace v sídlech v jižní části celku (Bílovice, Kanice, Řícmanice).

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování lesnatého charakteru představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Území Moravského krasu je turisticky atraktivním územím. Vzhledem k dobré dopravní dostupnosti z krajského města je intenzivně turisticky a rekreačně využíváno. Podmínky týkající se podpory začleňování rekreačních aktivit do krajiny, vytváření územních podmínek pro budování nástupních míst pro rekreační a turistické funkce území a ochrany území před neúměrnou zástavbou objekty individuální rekreace jsou formulovány s cílem koordinace rozvoje těchto aktivit při současném zajištění ochrany přírodních a krajinných hodnot.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

(k bodům 385 – 386)

25. Krajinný typ Střelický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází uprostřed Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k nejmenším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Bobravský KC, na severní a východní straně Brněnský KC a na jižní straně Ořechovsko-vranovický KC. Ohraničení Střelického KC vůči sousedním celkům jsou výrazná v dílčích úsecích tam, kde jsou daná okraji lesních celků a komplexů.

Hlavním charakterizujícím rysem je výrazná heterogenost území jak z pohledu reliéfu (od mírně zvlněného až po výrazně členitý v údolí Bobravy), tak i z pohledu využití. Mírně převažuje zemědělské využití s různě velkými bloky orné půdy a místy i významnějším podílem travních porostů. Významné je i zastoupení lesů, z větší části soustředěných do dvou větších celků (Holedná, Bobrava). Hustota osídlení je poměrně vysoká, s dynamicky se rozrůstajícími příměstskými venkovskými sídly. Specifickým prvkem je značný rozsah zahrádkových a chatových lokalit.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	2902,2	44,5
listnaté lesy	1060,6	16,3
smíšené lesy	982,8	15,1
městská nesouvislá zástavba	529,0	8,1
komplexní systémy kultur a parcel	372,9	5,7
ovocné sady a keře	346,1	5,3
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	254,0	3,9
zařízení pro sport a rekreaci	71,3	1,1
průmyslové nebo obchodní zóny	0,9	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- lesní celky (zejm. v údolí Bobravy a u Kohoutovic);
- pohledově otevřená krajina se zvlněným reliéfem a místy významným podílem krajinné zeleně v prostoru mezi údolím Bobravy a dálnicí.

Přírodní hodnoty:

PPk Bobrava, PPk Podkomorské lesy, EVL Bosonožský hájek, EVL Hobrtenky, PR Bosonožský hájek, PP Pekárna, PP Střelický les, PP Žebětínský rybník.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- výrazný dopravní koridor dálnice D1;
- rezidenční suburbanizace;
- vedení ZVN A VVN.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Západní část vymezeného území se vyznačuje vyšší krajinou hodnotou, které činí tuto oblast turisticky atraktivní (PPk Bobrava). Požadavek podpory vytváření měkkých forem rekreace je formulován s cílem zajistit rozvoj těchto funkcí území za současné ochrany přírodních a krajinných hodnot.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních

toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

(k bodům 387 – 388)

26. Krajinný typ Sloupsko-kořenecký

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v severní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k mírně rozsáhlejším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Boskovicko-blanenský KC, na jihovýchodní straně Jedovnický KC a na jižní straně Bílovicko-ostrovský KC. Ohraničení Sloupsko-kořeneckého KC vůči sousedícím celkům jsou výrazná v dílčích úsecích tam, kde jsou daná okraji lesních komplexů (zejm. vůči Jedovnickému KC), v ostatních případech jsou nevýrazná. Přirozené pokračování má Sloupsko-kořenecký KC severním směrem v Pardubickém kraji a východním směrem v Olomouckém kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující výrazně zvlněný až členitý reliéf s různě výraznými údolními zářezy, celkově převažující zastoupení lesů (v podobě různě členěných a propojených celků až komplexů), nízké zastoupení zemědělské půdy (s převažující ornou půdou, ale také s významným zastoupením travních porostů), často tvořící společně s venkovskými sídly enklávy uvnitř lesního komplexu. Sídlní struktura je poměrně hustá, převažují menší až střední vesnice, města zastoupená nejsou.

Hlavními krajinnými hodnotami území jsou lesní komplexy a celky a výraznější údolní zářezy.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
jehličnaté lesy	56,4	11622,8
orná půda mimo zavlažovaných ploch	25,7	5301,6
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	4,3	881,1
smíšené lesy	4,3	878,5
městská nesouvislá zástavba	2,7	553,8

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
komplexní systémy kultur a parcel	2,6	536,5
střídající se lesy a křoviny	2,4	494,1
listnaté lesy	0,7	148,1
louky	0,7	148,0
vodní plochy	0,2	39,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- rozsáhlé lesní komplexy;
- výrazně zvlněný reliéf s řadou významných zalesněných údolí;
- harmonická krajina enkláv sídel s okolní zemědělsky využívanou krajinou.

Přírodní hodnoty:

PPk Řehořkovo Kořenecko, EVL Moravský kras, CHKO Moravský kras (I. – III. zóna), NPR Vývěry Punkvy, PR Bílá voda, PR Durana, PR Lipovské úpolínové louky, PR Pavlovské mokřady, PR Pod Švancarkou, PR Skelná huť, PR Sloupsko-šošůvské jeskyně, PR Uhliska, PR Vratíkov, PP Horní Bělá.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Boskovice

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- místy rozsáhlejší, krajinnou vegetací málo členěné plochy orné půdy.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Vymezené území vyniká řadou přírodních a krajinných hodnot, Jeho jihovýchodní část je součástí CHKO Moravský kras. Požadavek týkající se podpory měkkých forem rekreace je formulován s cílem zajištění koordinace rozvoje rekreačních funkcí území se zájmy ochrany krajiny a přírody.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Z důvodu minimalizace vlivů zastavování území a z důvodu omezení potenciálních rizik ve vztahu k obrazu krajiny a dalším složkám životního prostředí je formulována podmínka ochrany krajiny před umísťováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb. Tyto stavby zásadně ovlivňují kvalitu a charakter území nejen území, do kterých jsou umístěny, ale v závislosti na konfiguraci terénu mohou ovlivňovat i plošně významné oblasti.

(k bodům 389 – 390)

27. Krajinný typ Hořicko-soběšický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve střední až severní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k celkům malým.

Sousedícími celky jsou na západní straně Tišnovsko-ivančický KC a Kunštátsko-nedvědicový KC, na severní až severovýchodní straně Boskovicko-blanenský KC, na východní straně Bílovicko-ostrovský KC a na jižní až jihozápadní straně Brněnský KC. Ohraničení Hořicko-soběšického KC vůči sousedícím celkům jsou výrazná tam, kde jsou daná okraji lesních komplexů (zejm. vůči Tišnovsko-ivančickému KC a Boskovicko-blanenskému KC), v ostatních případech jsou nevýrazná.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově vyvýšený a členitý reliéf, dominantní zastoupení lesů, nízké zastoupení zemědělské půdy (částečně zorněné, částečně zatrávněné a částečně ladem ležící) a proměnlivé zastoupení sídel (v jižní až střední části poměrně hustá síť příměstských vesnic, částečně začleněných do města Brna, v severní části téměř bez sídel).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
smíšené lesy	4344,4	48,7
jehličnaté lesy	2445,8	27,4
orná půda mimo zavlažovaných ploch	922,8	10,3
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	257,1	2,9
střídající se lesy a křoviny	251,1	2,8
městská nesouvislá zástavba	249,7	2,8
listnaté lesy	219,2	2,5
komplexní systémy kultur a parcel	193,7	2,2
zařízení pro sport a rekreaci	25,8	0,3
roční kultury přidané ke stálým kulturám	7,1	0,1
těžba hornin	3,0	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- krajinářsky a ekologicky cenné rozsáhlé lesní komplexy;
- pohledově výrazný skalní hřbet Babího lomu;
- významné kulturní a historické památky (zejm. kostely ve Vranově a Svaté Kateřině).

Přírodní hodnoty:

EVL Údolí Svitavy, PR Babí doly, PR Babí lom, PR Holé vrchy, PR Malužín, PP Březina, PP Soběšické rybníčky.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- vysoká míra suburbanizace v sídlech v jižní polovině celku;
- místy nadměrné rekreační využití (v bezprostřední návaznosti na Brno).

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Vymezené území vyniká řadou přírodních a krajinných hodnot, nachází se v blízkosti CHKO Moravský kras. Požadavek týkající se podpory měkkých forem rekreace je formulován s cílem zajištění koordinace rozvoje rekreačních funkcí území se zájmy ochrany krajiny a přírody. Díky dobré dopravní dostupnosti Brna je území intenzivně využíváno pro rekreační využití. S cílem koordinace rozvoje rekreačního využití území a ochrany krajinných a přírodních hodnot je formulován požadavek na zlepšení kvality rekreačního prostředí.

(k bodům 391 – 392)

28. Krajinný typ Bobravský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve středozápadní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k celkům středně velkým.

Sousedícími celky jsou na západní straně Jevišovický KC, na západní až severní straně Tišnovsko-ivančický KC, na východní straně Brněnský KC, Střelický KC a Ořechovsko-vranovický KC a na jihovýchodní až jižní straně Dyjsko-svratecký KC a Znojensko-pohořelický KC. Převažující ostrá ohrazení Bobravského KC vůči sousedícím celkům jsou vesměs daná hranicemi lesních komplexů; v ostatních partiích jsou hranice nejednoznačné.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově vyvýšený a členitý reliéf s výraznými zářezy průlomových údolí Svratky (s částí přehradní nádrže Brno), Bobravy a Jihlavy, dominantní zastoupení lesů (s enklávou motoristického areálu Masarykova okruhu), nízké zastoupení zemědělské půdy (většinou zorněné) a malé zastoupení sídel (mj. města Moravský Krumlov a Dolní Kounice).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
smíšené lesy	6373,5	33,7
listnaté lesy	6304,6	33,3
orná půda mimo zavlažovaných ploch	3014,4	15,9

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	935,7	4,9
městská nesouvislá zástavba	553,0	2,9
střídající se lesy a křoviny	509,6	2,7
jehličnaté lesy	396,7	2,1
ovocné sady a keře	304,5	1,6
zařízení pro sport a rekreaci	262,0	1,4
těžba hornin	83,9	0,4
roční kultury přidáné ke stálým kulturám	67,4	0,4
vodní plochy	61,3	0,3
vinice	30,3	0,2
komplexní systémy kultur a parcel	8,8	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově výrazné zalesněné hřbety;
- místy ekologicky cenné ekosystémy lesů se stanovištně odpovídajícími druhy dřevin;
- místy přirozené či přírodě blízké úseky toků ve výrazných zaříznutých údolích, často s vyvinutými břehovými a doprovodnými porosty (Rokytná, Bobrava, Jihlava);
- menší města s významnými architektonickými a kulturně-historickými dominantami (Dolní Kounice, Moravský Krumlov);
- architektonická a historická dominantu hradu Veveří;
- rekreační zázemí Brna (přehrada, Podkomorské lesy atd.).

Přírodní hodnoty:

NPR Krumlovsko-rokytenské slepence, PR Břenčák, PR Jelení žlíbek, PR Krnovec, PP Augšperský potok, PP Budkovické slepence, PP Červené stráně, PP Junácká louka, PP Kůlny, PP Na hájku, PP Na skalách, PP Střelická bažinka, PP Žebětín, PPK Baba, PPK Bobrava, PPK Podkomorské lesy, EVL Červené stráně, EVL Krumlovsko-Rokytnské slepence, EVL Krumlovský les, EVL Nad Brněnskou přehradou, EVL Rakšické louky, EVL Řeka Rokytná, EVL Střelická bažinka, EVL Žebětín.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Moravský Krumlov.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- v severní části prochází územím napříč těleso silnice R43;
- situování Automotodromu Brno v cenných lesních ekosystémech západně od Žebětína;
- vedení ZVN A VVN v prostoru severně od obce Hlína a severně od dálničního úseku;
- chatová rekreace v lesích v okolí přehradní nádrže Brno a ve svazích údolí Jihlavy.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Vymezené území vyniká řadou přírodních a krajinných hodnot, do území částečně zasahuje přírodní park Baba Požadavek týkající se podpory měkkých forem rekreace je formulován s cílem zajištění koordinace rozvoje rekreačních funkcí území se zájmy ochrany krajiny a přírody. Díky dobré dopravní dostupnosti Brna je území intenzivně využíváno pro rekreační využití. Intenzita rekreačního využití místy narušuje ráz krajiny (chatová rekreace v lesích v okolí přehradní nádrže Brno a ve svazích údolí Jihlavy). S cílem koordinace rozvoje rekreačního využití území a ochrany krajinných a přírodních hodnot je formulován požadavek na zlepšení kvality rekreačního prostředí a usměrnění výstavby objektů individuální rekreace.

Významnou krajinnou bariérou území je těleso silnice R43 procházející severní částí vymezeného území. S cílem omezení dělicího účinku tělesa silnice je stanovena podmínka zlepšení prostupnosti krajiny např. formou obnovy historických cest či vytvářením nové cestní sítě.

(k bodům 393 – 394)

29. Krajinný typ Boskovicko-blanenský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v severní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří ke středně velkým celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Kunštátsko-nedvědický KC, Letovický KC a Posvitavský KC, na východní straně Sloupsko-kořenecký KC a na jižní straně Bílovicko-ostrovský KC a Hořicko-soběšický KC. Ohraničení Boskovicko-blanenského KC vůči sousedícím celkům jsou výrazná v dílčích úsecích tam, kde jsou daná okraji lesních komplexů. Přirozené pokračování má Boskovicko-blanenský KC severním směrem v Pardubickém kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově snížený, mírně až výrazně zvlněný reliéf, převažující zemědělské využití s velkými bloky orné půdy a místně významně zastoupenými velkoplošnými sady a na většině území i velmi nízké zastoupení lesů (s výjimkou nejčlenitější střední části). Sídlní struktura je dosti hustá a pestrá, s vesnicemi různých velikostí, ale i s menšími městy (Blansko, Boskovice, Rájec-Jestřebí, Velké Opatovice).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	11609,7	71,8
městská nesouvislá zástavba	1824,8	11,3
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	1413,5	8,7
smíšené lesy	430,9	2,7
jehličnaté lesy	393,3	2,4
komplexní systémy kultur a parcel	158,7	1,0

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
průmyslové nebo obchodní zóny	103,9	0,6
roční kultury přidáné ke stálým kulturám	85,2	0,5
ovocné sady a keře	81,8	0,5
těžba hornin	40,6	0,3
louky	18,5	0,1
střídající se lesy a křoviny	6,9	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově přehledná krajina s mírně zvlněným reliéfem ohraničená okolními lesnatými krajinnými celky;
- rozptýlená krajinná zeleň podél drobných vodních toků a na tělese nedokončené dálnice;
- pestřejší struktura využití ve svažitéjších polohách při okrajích krajinného celku;
- výrazné zalesněné vyvýšeniny ve střední části krajinného celku (zejm. Malý a Velký Chlum);
- architektonické a kulturně-historické dominanty (např. zámek v Černé Hoře, bořitovský kostel).

Přírodní hodnoty:

PPk Halasovo Kunštátsko, PPk Lysicko, EVL Blansko-kostel, PP Bačov, PP Čtvrťky za Bořím, PP Lebedák, PP Lysická obora.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Boskovice.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- místy rozsáhlé nečleněné plochy orné půdy s nízkým podílem krajinné vegetace;
- regulace vodních toků;
- pohledově značně znehodnocené území při jižním a jihovýchodním okraji Velkých Opatovic (areál zemědělské výroby, tepelná elektrárna, průmyslový areál, plocha fotovoltaické elektrárny, vedení ZVN A VVN);
- rozsáhlé plochy fotovoltaických elektráren u Chrudichrom.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň,

trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Z důvodu omezení potenciálních rizik ve vztahu k obrazu krajiny a dalším složkám životního prostředí je formulována podmínka ochrany krajiny před umísťováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb. Tyto stavby zásadně ovlivňují kvalitu a charakter území nejen území, do kterých jsou umístěny, ale v závislosti na konfiguraci terénu mohou ovlivňovat i plošně významné oblasti.

(k bodům 395 – 396)

30. Krajinný typ Tišnovsko-ivančický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v západní až severozápadní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k mírně rozsáhlejším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Domašovský KC, na severní straně Kunštátsko-nedvědicí KC, na východní straně Hořicko-soběšický KC, Brněnský KC a Bobravský KC a na jihozápadní straně Jevišovický KC. Ohraničení Tišnovsko-ivančického KC vůči sousedním celkům jsou většinou poměrně výrazná (tam, kde jsou daná okraji lesních komplexů). Nejednoznačné jsou zejm. krátké hranice s Brněnským KC a s Jevišovickým KC.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově ve srovnání s okolím vesměs snížený, ale přesto výrazně zvlněný reliéf, převažující zemědělské využití s velkými bloky orné půdy a na většině území i nízké zastoupení lesů (výhradně menších celků). Sídlní struktura je dosti hustá a pestrá, s vesnicemi různých velikostí a v rámci kraje s mimořádně vysokým zastoupením menších měst (Kuřim, Tišnov, Rosice, Zbýšov, Oslavany, Ivančice).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
Orná půda mimo zavlažovaných ploch	13716,2	65,7
Městská nesouvislá zástavba	2628,5	12,6
Území převážně zemědělská s příměsí přirozené	1423,9	6,8
Smíšené lesy	1296,1	6,2
Jehličnaté lesy	593,1	2,8
Komplexní systémy kultur a parcel	503,7	2,4
Listnaté lesy	433,9	2,1
Průmyslové nebo obchodní zóny	95,1	0,5
Těžba hornin	57,9	0,3

Zařízení pro sport a rekreaci	55,7	0,3
Střídající se lesy a křoviny	33,1	0,2
Skládky	28,2	0,1
Roční kultury přidané ke stálým kulturám	2,6	0,0
Vodní plochy	0,1	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená, přehledná krajina zvláště reliéfu v relativně snížené poloze vůči okolí;
- významné výhledy do okrajů přiléhajících krajinných celků;
- výrazné zalesněné vyvýšeniny v severní části (Květnice, Klucanina, Čebínka, Zlobice aj.);
- úseky vodních toků s hodnotnými doprovodnými porosty;
- pestřejší struktura využití v členitějších partiích území;
- architektonické a kulturně-historické dominanty (např. zámek Rosice, historické centrum Ivančic, oslavanský zámek aj.).

Přírodní hodnoty:

Bílého potoka, EVL Krumlovsko-Rokytnské slepence, EVL Květnice, EVL Malhostovické kopečky, EVL Na lesní horce, EVL Nad Brněnskou přehradou, EVL Pekárka, EVL Rosice – zámek, EVL Řeka Rokytná, EVL Údolí Jihlavy, EVL Údolí Oslavy a Chvojnice, EVL Zlobice, PR Břenčák, PR Krnovec, PR Nad řekami, PR Obůrky-Třeštěnek, PP Biskoupská hadcová step, PP Bouchal, PP Březina, PP Drásovský kopeček, PP Květnice, PP Malhostovická pecka, PP Na lesní horce, PP Patočkova hora, PP Pekárka, PP Pustý mlýn, PP Rybčická skála, PP Šiberná, PP Zlobice.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Ivančice.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé nečleněné plochy orné půdy, místy ohrožené vodní erozí;
- komplex rozvodny u Hradčan a navazující hustá síť vedení ZVN A VVN;
- velkoplošné fotovoltaické elektrárny (Hradčany, Rosice, Zakřany ad.);
- rezidenční suburbanizace včetně vzájemného propojování původně oddělených sídel;
- skladové a výrobní areály u Kuřimi;
- značné dopravní zatížení některých částí (Kuřimsko, Tišnovsko, D1);
- regulace menších vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny

a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází drobné vodní toky, z nichž mnohé jsou upraveny. Jejich necitlivá úprava snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Jejím naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Z důvodu omezení potenciálních rizik ve vztahu k obrazu krajiny a dalším složkám životního prostředí je formulována podmínka ochrany krajiny před umísťováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb. Tyto stavby zásadně ovlivňují kvalitu a charakter území nejen území, do kterých jsou umístěny, ale v závislosti na konfiguraci terénu mohou ovlivňovat i plošně významné oblasti.

(k bodům 397 – 398)

31. Krajinný typ Kunštátsko-nedvědicový

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v severní až severozápadní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k větším celkům.

Sousedícími celky jsou na severní až severovýchodní straně Letovický KC, na východní straně Boskovicko-blanenský KC, na jihovýchodní straně Hořicko-soběšický KC, na jižní straně Tišnovsko-ivančický KC a na jihozápadní straně Domašovský KC. Ohraničení Kunštátsko-nedvědicového KC je místy relativně jednoznačné vůči Tišnovsko-ivančíckému KC a vůči Boskovicko-blanenskému KC (tam, kde je dané okraji lesních celků), celkově však převažují nevýrazné hranice. Přirozené pokračování má Kunštátsko-nedvědicový KC severozápadním směrem v Kraji Vysočina a severním směrem v Pardubickém kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově vyvýšený a členitý reliéf s různě výraznými údolními zářezy (výrazným prvkem je zejm. hluboké údolí Svatky na západním až jihozápadním okraji území),

celkově převažující zastoupení lesů s různě velkými enklávami zemědělské krajiny (s převažující ornou půdou, ale také s významným zastoupením travních porostů), ve které jsou umístěna poměrně hustě sídla (většinou menší vesnice, v severní části však i malá města Kunštát a Olešnice).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	13716,2	65,7
městská nesouvislá zástavba	2628,5	12,6
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	1423,9	6,8
smíšené lesy	1296,1	6,2
jehličnaté lesy	593,1	2,8
komplexní systémy kultur a parcel	503,7	2,4
listnaté lesy	433,9	2,1
průmyslové nebo obchodní zóny	95,1	0,5
těžba hornin	57,9	0,3
zařízení pro sport a rekreaci	55,7	0,3
střídající se lesy a křoviny	33,1	0,2
sklárky	28,2	0,1
roční kultury přidané ke stálým kulturám	2,6	0,0
vodní plochy	0,1	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- krajinářsky velmi hodnotný krajinný celek vyvýšeného území se značně členitým reliéfem a prostorově velmi pestrým způsobem využití – harmonická krajina;
- četné hodnotné pohledy na území krajinného celku i okolí, řada cenných pohledových horizontů;
- hluboké údolí Svatky;
- velké plochy lesních porostů;
- významné rekreační využívání (měkké formy rekreace);
- architektonické a kulturně-historické dominanty (např. hrad Pernštejn, zámky v Kunštátě a Lomnici);
- řada drobných venkovských sídel významněji neovlivněných novodobým rozvojem zástavby.

Přírodní hodnoty:

PPk Halasovo Kunštátsko, PPK Lysicko, PPK Svratecká hornatina, EVL Crhov – Rozsíčka, EVL Čepičkův vrch a údolí Hodonínky, EVL Dědkovo, EVL Dlouhá Lhota, EVL Doubravník – kostel, EVL Panský les – Jezdiny, EVL Prudká, EVL Sokolí skála, EVL Údolí Chlébského potoka, PR Čepičkův vrch a údolí Hodonínky, PR Hrádky, PR Kavinský potok, PR Louky pod Kulíškem, PR Nad horou, PR Ploník, PR Pod Sýkořskou myslivnou, PR Sokolí skála, PP Cukl a Rozsečské rašeliniště, PP Dědkovo, PP Dobrá studně, PP Habrová, PP Hersica, PP Horní Židovka, PP Hrušín, PP Kačiny, PP Klášterce, PP Krkatá bába, PP

Kunštátská obora, PP Lhotské jalovce a stěny, PP Loucká obora, PP Luzichová, PP Lysická obora, PP Míchovec, PP Nad Berankou, PP Nyklovický potok, PP Padělky, PP Pílský rybníček, PP Svídovec, PP Sýkoř, PP Synalovské kopaniny, PP Údolí Chlébského potoka, PP V Jezdinách, PP Veselská lada, PP Veselský chlum, PP Zámecký les v Lomnici, PP Žižkův stůl.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Doubravník, MPZ Lomnice u Tišnova, VPZ Veselka.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé, krajinnou vegetací málo členěné plochy orné půdy v plošším reliéfu v okolí Olešnice;
- orná půda v jižní a severní části krajinného celku výrazněji ohrožena erozí.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Z důvodu omezení potenciálních rizik ve vztahu k obrazu krajiny a dalším složkám životního prostředí je formulována podmínka ochrany krajiny před umísťováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb. Tyto stavby zásadně ovlivňují kvalitu a charakter území nejen území, do kterých jsou umístěny, ale v závislosti na konfiguraci terénu mohou ovlivňovat i plošně významné oblasti.

(k bodům 399 – 400)

32. Krajinný typ Domašovský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v západní až severozápadní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k větším celkům.

Sousedícími celky jsou na severovýchodní straně Kunštátsko-nedvědický KC, na východní až jihovýchodní straně Tišnovsko-ivančický KC a na jižní straně Jevišovický KC. Ohraničení Domašovského KC je místy relativně jednoznačné (tam, kde je dané okraji lesních celků), jiné úseky hranic jsou však nevýrazné. Přirozené pokračování má Domašovský KC západním až severozápadním směrem v Kraji Vysočina.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově vyvýšený a členitý reliéf s výraznými údolními zářezy (zejm. údolí Loučky, Libochovky, Bílého potoka, Oslavy a Jihlavy), střídání různě velkých lesních celků

se zemědělskou krajinou (s převažující ornou půdou, ale také s významným zastoupením travních porostů) a poměrně vysoká hustota osídlení výhradně venkovského charakteru (většinou menší až středně velké vesnice).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	12708,4	38,0
jehličnaté lesy	9170,0	27,4
smíšené lesy	5979,2	17,9
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	1858,9	5,6
listnaté lesy	1195,6	3,6
střídající se lesy a křoviny	1096,1	3,3
městská nesouvislá zástavba	681,7	2,0
komplexní systém kultur a parcel	559,6	1,7
ovocné sady a keře	91,4	0,3
staveniště	58,1	0,2
louky	29,0	0,1
zařízení pro sport a rekreaci	28,0	0,1
těžba hornin	25,6	0,1

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- vyvýšený, pohledově často přehledný reliéf;
- hluboce zaříznutá zalesněná a místy skalnatá údolí (Loučky, Libochovka, Bílý potok, Oslava a Jihlava);
- v členitých částech krajinného celku často pestřejší struktura způsobů využití s vyšším podílem zatravněných ploch (zejm. v severní části);
- celkový charakter harmonické kulturní krajiny se značným podílem různě velkých lesních celků a různě velkými enklávami osídlení venkovského typu s navazujícími zemědělsky využívanými plochami.

Přírodní hodnoty:

PPk Oslava, PPk Střední Pojhlaví, PPk Svratecká hornatina, PPk Údolí Bílého potoka, EVL Biskoupský kopec, EVL Loučka, EVL Rojetínský hadec, EVL Trenckova rokle, EVL Údolí Jihlavy, EVL Údolí Oslavy a Chvojnice, PR Slunná, PR Údolí Oslavy a Chvojnice, PR Velká skála, PP Bílá skála u Jamolic, PP Biskoupská hadcová step, PP Biskoupský kopec, PP Na kutinách, PP Pláně, PP Pustý mlýn, PP Rojetínský hadec, PP Trenckova rokle, PP Zhořská mokřina.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlá, trvalou vegetací nečleněná území orné půdy situovaná na nezalesněných plochých hřebtech a plošinách;

- dálniční koridor D1 procházející rozsáhlými lesními porosty u Domašova;
- vedení ZVN A VVN.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Významnou krajinnou bariérou území je těleso dálnice D1 procházející vymezeným územím. S cílem omezení dělícího účinku tělesa dálnice je stanovena podmínka zlepšení prostupnosti krajiny např. formou obnovy historických cest či vytvářením nové cestní sítě.

(k bodům 401 – 402)

33. Krajinný typ Letovický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v severní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k nejmenším celkům.

Sousedícími celky jsou na severní až východní straně Posvitavský KC, na východní až jižní straně Boskovicko-blanenský KC a na jihozápadní až západní straně Kunštátsko-nedvědícký KC. Ohraničení Letovického KC vůči sousedním celkům jsou výrazná v dílčích úsecích tam, kde jsou daná okraji lesních celků. Přirozené pokračování má Letovický KC severním směrem v Pardubickém kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově snížený, avšak výrazně zvlněný až členitý reliéf (vázaný zejm. na údolí Svitavy a Křetínky), převažující zemědělské využití s pestrá strukturou (menší bloky orné půdy a travních porostů a hojně maloplošné využití včetně sadů), významné zastoupení lesů (v podobě drobných až středně velkých celků) a velmi hustá sídelní struktura, místy vytvářející až souvislé sídelní pásy (spíše menších až údolních lánových vesnic) s jedním menším městem (Letovice). Specifickým prvkem je přehradní nádrž Letovice na Křetínce.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	2353,7	49,3
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	1142,5	23,9

městská nesouvislá zástavba	404,2	8,5
jehličnaté lesy	357,5	7,5
smíšené lesy	321,7	6,7
komplexní systémy kultur a parcel	95,2	2,0
vodní plochy	89,1	1,9
střídající se lesy a křoviny	6,6	0,1

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- celkový charakter harmonické kulturní krajiny s poměrně členitým reliéfem a tomu odpovídající pestroutou strukturou využití;
- pohledově výrazné ohraničení navazujícími krajinnými celky s vyšším podílem lesů;
- rekreační využití (vodní nádrž Letovice);
- letovický zámek.

Přírodní hodnoty:

PPk Halasovo Kunštátsko, EVL Křetín – zámek, EVL Nad kapličkou, PP Bačov, PP Park Letovice, CHOPAV – Východočeská křída

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- značné dopravní zatížení (komunikace I/43).

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Díky svým vysokým krajinným hodnotám patří krajinný celek k územím atraktivním zejména pro turistiku, cykloturistiku, hipoturistiku apod. S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje území, turistických aktivit a ochrany krajiny a přírodních hodnot je formulována požadavek na podporu rozvoje měkkých forem rekreace.

Z důvodu minimalizace vlivů zastavování území a z důvodu omezení potenciálních rizik ve vztahu k obrazu krajiny a dalším složkám životního prostředí je formulována podmínka ochrany krajiny před umísťováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb. Tyto stavby zásadně ovlivňují kvalitu a charakter území nejen území, do kterých jsou umístěny, ale v závislosti na konfiguraci terénu mohou ovlivňovat i plošně významné oblasti.

Významnou krajinnou bariérou území je těleso silnice R43 procházející vymezeným územím. S cílem omezení dělícího účinku tělesa těleso silnice je stanovena podmínka zlepšení prostupnosti krajiny např. formou obnovy historických cest či vytvářením nové cestní sítě.

(k bodům 403 – 404)

34. Krajinový typ Posvitavský**Vymezení a charakter území**

Krajinový celek se nachází v severní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k nejmenším celkům.

Sousedícími celky jsou na východní straně Boskovicko-blanenský KC a na jižní až západní straně Letovický KC. Ohraničení Posvitavského KC vůči sousedním celkům jsou výrazná v dílčích úsecích tam, kde jsou daná okraji lesních celků. Přirozené pokračování má Posvitavský KC severním směrem v Pardubickém kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově vyvýšený a převážně členitý reliéf, střídání různě velkých lesních celků se zemědělskou krajinou (s převládající ornou půdou, ale také s významným zastoupením travních porostů) a poměrně vysoká hustota osídlení výhradně venkovského charakteru (většinou menší vesnice).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinového typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	2682,9	39,8
jehličnaté lesy	2502,3	37,1
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	895,4	13,3
smíšené lesy	540,4	8,0
městská nesouvislá zástavba	93,0	1,4
ovocné sady a keře	26,3	0,4

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinové hodnoty:

- krajinářsky hodnotný celek vyvýšeného území s převážně členitým reliéfem a poměrně vysokým podílem trvalé vegetace (louky, lesní porosty, krajinná zeleň, meze apod.);
- vysoké zastoupení lesů (v podobě různě velkých lesních celků).

Přírodní hodnoty:

EVL Borotín – zámek, PP Babolský háj, CHOPAV – Východočeská křída.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- vedení ZVN A VVN procházející napříč (západo-východním) směrem celým krajinovým celkem.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Díky svým vysokým krajinným hodnotám patří krajinný celek k územím atraktivním zejména pro turistiku, cykloturistiku a hipoturistiku apod. S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje území, turistických aktivit a ochrany krajiny a přírodních hodnot je formulována požadavek na podporu rozvoje měkkých forem rekreace.

Z důvodu minimalizace vlivů zastavování území a z důvodu omezení potenciálních rizik ve vztahu k obrazu krajiny a dalším složkám životního prostředí je formulována podmínka ochrany krajiny před umísťováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb. Tyto stavby zásadně ovlivňují kvalitu a charakter území nejen území, do kterých jsou umístěny, ale v závislosti na konfiguraci terénu mohou ovlivňovat i plošně významné oblasti.

(k bodům 405 – 406)

35. Krajinný typ Znojensko-pohořelický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jihozápadní až jižní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje je celkem největším.

Sousedícími krajinnými celky jsou na západní straně Vranovsko-dyjský KC, na severozápadní straně Jevišovický KC, na severní straně Bobravský KC a na východní až jižní straně Dyjsko-svratecký KC. Ohraničení Znojensko-pohořelického KC vůči sousedním celkům jsou různě výrazná – nejvýraznější vůči Vranovsko-dyjskému KC a vůči Bobravskému KC (hranice dané okraji lesních komplexů), méně výrazné vůči Dyjsko-svrateckému KC a vesměs zcela nejednoznačné vůči Jevišovickému KC. Přirozené pokračování má Znojensko-pohořelický KC jižním až jihozápadním směrem v Rakousku.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující plochý až mírně zvlněný reliéf, zcela dominantní zemědělské využití s velkými bloky orné půdy (často členěnými větrolamy) a místy významným zastoupením vinic či ovocných sadů a minimální zastoupení lesů. Sídlní struktura je proměnlivá jak co do hustoty (rostoucí od jihovýchodu k severozápadu), tak co do velikosti sídel (různě velké vesnice, z městských sídel Miroslav, většina Pohořelic, část Hrušovan nad Jevišovkou a okrajové partie Znojma a Dolních Kounic).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	63763,1	82,7
listnaté lesy	3310,0	4,3
městská nesouvislá zástavba	3165,5	4,1
vinice	2261,6	2,9
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	2030,2	2,6
ovocné sady a keře	1376,6	1,8
komplexní systémy kultur a parcel	511,2	0,7
těžba hornin	189,7	0,2
vodní plochy	155,8	0,2
smíšené lesy	154,7	0,2

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
průmyslové nebo obchodní zóny	129,8	0,2
louky	56,1	0,1
vřesovištní houštiny	30,3	0,0
zařízení pro sport a rekreaci	3,7	0,0
střídající se lesy a křoviny	0,3	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- přehledná krajina s plochým až mírně zvlněným reliéfem;
- lesní celky ve střešní části území;
- relativně členitější partie s pestřejší strukturou využití (zejm. hřbet mezi Hostěradicemi a Miroslaví, údolí Dyje a Jevišovky, Ječmeniště).

Přírodní hodnoty:

PPk Niva Jihlavy, EVL Božické rybníky, EVL Božický mokřad, EVL Břežanka a Břežanský rybník, EVL Dyjské svahy, EVL Emin zámeček, EVL Fládnitzské vřesoviště, EVL Hevlínské jezero, EVL Ječmeniště, EVL Jevišovka, EVL Kamenná hora u Derflic, EVL Krumlovský les, EVL Meandry Dyje, EVL Miroslavské kopce, EVL Mušovský luh, EVL Načeratický kopec, EVL Oleksovická mokřina, EVL Podyjí, EVL Popice – fara, EVL Skalky u Havraníků, EVL Štěpánovský lom, EVL Šumické rybníky, EVL Tasovický lom, EVL Trávní dvůr, EVL Tvořihrázský les, EVL U kapličky, EVL U Michálka, EVL Valtrovický luh, EVL Vrbovecký rybník, PO Podyjí, PR Karlov, PR Šumický rybník, NPP Miroslavské kopce, PP Božický mokřad, PP Fládnitzské vřesoviště, PP Hevlínské jezero, PP Horáckův kopeček, PP Horecký kopec, PP Kamenná hora u Derflic, PP Mandloňová mez, PP Oleksovická mokřina, PP Oleksovické vřesoviště, PP Pustý kopec u Konic, PP Skalky, PP Střebovský kopec, PP Stříbrný vrch, PP Šidlovy skalky, PP Troskotovický dolní rybník, PP U kapličky, PP U Michálka, PP V olších, PP Vraní vrch.

Kulturní hodnoty:

VPZ Šatov.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé plochy orné půdy s nízkým podílem krajinné zeleně, s ohrožením vodní a zejména větrnou erozí;
- vedení ZVN A VVN;
- výrobní areály u Hrušovan nad Jevišovkou;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje

k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Zachování vinařství a vinařských obcí včetně jejich rázovitosti představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK. Území se řadí k nejvýznamnějším vinařským oblastem ČR. Pěstování vinné révy výrazně ovlivňuje a utváří obraz zdejší krajiny. V krajině se uplatňují plochy vinohradů, vinné sklepy a jejich areály, v obcích se nachází stavby s typickou architekturou.

Z důvodu minimalizace vlivů zastavování území a z důvodu omezení potenciálních rizik ve vztahu k obrazu krajiny a dalším složkám životního prostředí je formulována podmínka ochrany krajiny před umísťováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb. Tyto stavby zásadně ovlivňují kvalitu a charakter území nejen území, do kterých jsou umístěny, ale v závislosti na konfiguraci terénu mohou ovlivňovat i plošně významné oblasti.

(k bodům 407 – 408)

36. Krajinný typ Jevišovický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jihozápadní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje je druhým největším celkem. Sousedícími celky jsou na severní straně Domašovský KC, na severovýchodní straně Tišnovsko-ivančický KC, na východní straně Bobravský KC, na jihovýchodní až jižní straně Znojensko-pohořelický KC a na jižní až jihozápadní straně Vranovsko-dyjský KC. Ohraničení Jevišovického KC jsou relativně jednoznačná pouze tam, kde jsou daná okraji lesních komplexů (zejm. vůči Vranovsko-dyjskému KC). Přirozené pokračování má Jevišovický KC severozápadním směrem v Kraji Vysočina.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující mírně až výrazně zvlněný reliéf, mírně převažující zemědělské využití s různě velkými bloky orné půdy a místy i významnějším podílem travních

porostů, významné zastoupení lesů (i rozsáhlejších celků až komplexů). Sídlní struktura je proměnlivě, většinou však dosti hustá, převažují menší až středně velké vesnice, z měst jsou zastoupené Znojmo a Jevišovice.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	39905,9	63,3
smíšené lesy	9639,3	15,3
jehličnaté lesy	2729,4	4,3
listnaté lesy	2514,9	4,0
městská nesouvislá zástavba	2381,7	3,8
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	2368,0	3,8
střídající se lesy a křoviny	1600,4	2,5
ovocné sady a keře	567,8	0,9
komplexní systémy kultur a parcel	478,8	0,8
louky	235,7	0,4
průmyslové nebo obchodní zóny	213,6	0,3
vodní plochy	108,8	0,2
zařízení pro sport a rekreaci	105,8	0,2
vinice	103,2	0,2
těžba hornin	41,6	0,1

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s mírně až výrazně zvlněným reliéfem;
- významné dálkové pohledy do sousedících krajinných celků;
- převažující charakter harmonické kulturní krajiny se značným podílem různě velkých lesních celků a různě velkými enklávami osídlení venkovského typu s navazujícími zemědělsky využívanými plochami;
- lesní celky a komplexy;
- výrazná údolí s toky místy přirozeného až přírodě blízkého charakteru (Rokytná, Jevišovka);
- četné remízy, skupiny dřevin a vzrostlá dřevinná společenstva liniového charakteru vázaná jak na toky (břehové a doprovodné porosty) či strže, tak na komunikace (stromořadí);
- ladní společenstva v zemědělsky nevyužitelných strmých svahů a vyvýšenin;
- panorama města Znojma s jeho historickými stavebními dominantami.

Přírodní hodnoty:

PPk Jevišovka, PPK Rokytná, PPK Střední Pojhlaví, EVL Cítonice – rybník Skalka, EVL Čekal, EVL Jankovec, EVL Jedlový les a údolí Rokytné, EVL Kaolinka Únanov, EVL Kopečky u Únanova, EVL Lapikus, EVL Lom u Žerůtek, EVL Mašovice – lom, EVL Mašovická střelnice, EVL Mikulovický les, EVL Na Kocourkách, EVL Nový zámek Jevišovice, EVL Pod Šibeničním kopcem, EVL Podmolí – strouha, EVL

Podyjí, EVL Rakšické louky, EVL Řeka Rokytá, EVL Starý zámek Jevišovice, EVL Široký, EVL Tavíkovice – zámek, EVL Tvořihrázský les, EVL U Huberta, EVL Údolí Dyje, EVL Údolí Jihlavy, EVL Ve Žlebě, EVL Výrovické kopce, EVL Znojmo – Kostel Nalezení sv. Kříže, PO Podyjí, PR Na Kocourkách, PR Růžový vrch, PR U doutné skály, PP Cínová hora, PP Červený rybníček, PP Lososy, PP Mikulovické jezero, PP Pod Šibeničním kopcem, PP Rudlické kopce, PP Stříbrný vrch, PP Šafářka, PP Široký, PP Ve Žlebě, PP Výrovické kopce, PP Žleby.

Kulturní hodnoty:

MPR Znojmo, MPZ Jevišovice, KPZ Vranovsko-Bítovsko.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- velmi rozsáhlé plochy orné půdy, místy s nízkým podílem trvalé vegetace ohrožené vodní a větrnou erozí;
- plochy fotovoltaických elektráren (např. u Moravského Krumlova);
- pohledově znehodnocující vedení tras energetické infrastruktury (ZVN A VVN);
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení

biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Z důvodu minimalizace vlivů zastavování území a z důvodu omezení potenciálních rizik ve vztahu k obrazu krajiny a dalším složkám životního prostředí je formulována podmínka ochrany krajiny před umísťováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb. Tyto stavby zásadně ovlivňují kvalitu a charakter území nejen území, do kterých jsou umístěny, ale v závislosti na konfiguraci terénu mohou ovlivňovat i plošně významné oblasti.

(k bodům 409 – 410)

37. Krajinný typ Vranovsko-dyjský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jihozápadní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří ke spíše menším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní až jihozápadní straně Uherčický KC, na severní až severovýchodní straně Jevišovický KC a na jihovýchodní straně Znojensko-pohořelický KC. Převažující ostrá ohrazení Vranovsko-dyjského KC vůči sousedícím celkům jsou daná hranicemi lesních komplexů. Přirozené pokračování má Vranovsko-dyjský KC jižním až jihozápadním směrem v Rakousku.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově snížený, ale výrazně členitý reliéf (vázaný zejm. na hluboké údolí Dyje), celkově převažující zastoupení lesů (vesměs v podobě souvislých komplexů), nízké zastoupení zemědělské půdy (většinou zorněné, místy však i zatravněné) a řídké zastoupení sídel (zejm. menších vsí, ale též Vranova nad Dyjí). Specifickými prvky jsou přehradní nádrže Vranov a Znojmo.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	336,5	2,6
jehličnaté lesy	1507,3	11,7
listnaté lesy	2361,9	18,3
louky	1,9	0,0
městská nesouvislá zástavba	107,0	0,8
orná půda mimo zavlažovaných ploch	1847,0	14,3
ovocné sady a keře	0,2	0,0
smíšené lesy	5435,3	42,1
střídající se lesy a křoviny	605,4	4,7
vinice	5,6	0,0
vodní plochy	630,2	4,9
zařízení pro sport a rekreaci	63,0	0,5

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- ekologicky i esteticky mimořádně hodnotná krajina dyjského (a želetavského) údolí (částečně území NP Podyjí) s lesními komplexy a skalnatými svahy;
- architektonické a kulturně-historické dominanty (zejm. hrady Vranov, Bítov a Cornštejn);
- historicky významná vinice Šobes v dyjském údolí;
- významná rekreační oblast.

Přírodní hodnoty:

EVL Mašovická střelnice, EVL Podyjí, EVL Údolí Dyje, EVL Vranov nad Dyjí – základní škola, PO Podyjí, PR Bílý kříž, PR Podhradské skály, PR Růžový vrch, PR Tisová stráž, PR U doutné skály.

Kulturní hodnoty:

KPZ Vranovsko-Bítovsko.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- místy nadměrné soustředění chatových lokalit (např. v Podhradí a v okolí Vranovské přehrady);
- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí;
- orná půda v údolní nivě Dyje v západní části území.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Zachování a podpora vinařství a vinařských obcí včetně jejich rázovitosti představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK. Území se řadí k nejvýznamnějším vinařským oblastem ČR. Pěstování vinné révy výrazně ovlivňuje a utváří obraz zdejší krajiny. V krajině se uplatňují plochy vinohradů, vinné sklepy a jejich areály, v obcích se nachází stavby s typickou architekturou.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Díky svým vysokým krajinným hodnotám patří krajinný celek k územím atraktivním zejména pro turistiku, cykloturistiku, hipoturistiku apod. S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje území pro rekreační funkce a turistických aktivit a ochrany krajiny a přírodních hodnot je formulována požadavek na podporu rozvoje měkkých forem rekreace.

(k bodům 411 – 412)

38. Krajinový typ Uherčický**Vymezení a charakter území**

Krajinový celek se nachází v jihozápadní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k celkům malým.

Jediným sousedícím celkem na území Jihomoravského kraje je Vranovsko-dyjský KC, který zde rozděluje Uherčický KC na dvě samostatné části. Střídají se ostřejší ohraničení daná hranicemi lesních komplexů s méně jednoznačnými hranicemi. Přirozené pokračování má Uherčický KC severním směrem v Kraji Vysočina, západním směrem v Jihočeském kraji a jižním až jihozápadním směrem v Rakousku.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující mírně až výrazně zvlněný reliéf, převažující zemědělské využití s různě velkými bloky orné půdy a místy i významnějším podílem travních porostů, nízké zastoupení lesů (výhradně menších celků). Sídlní struktura je poměrně hustá – převažují menší vesnice, sídla městského charakteru zastoupená nejsou.

Hlavními krajinovými hodnotami území jsou lesní celky a relativně členitější údolní partie s pestřejší strukturou využití.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinového typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	7513,1	83,2
jehličnaté lesy	655,8	7,3
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	337,2	3,7
smíšené lesy	291,1	3,2
městská nesouvislá zástavba	148,3	1,6
střídající se lesy a křoviny	43,9	0,5
louky	42,6	0,5

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinové hodnoty:

- pohledově otevřený krajinový celek s vyšším podílem trvalé vegetace v členitějších partiích údolí a v blízkosti zastavěných částí obcí;
- různě velké lesní celky;
- dochované fragmenty komponované krajinové struktury v okolí Uherčic;
- soustava rybníků u Šafova.

Přírodní hodnoty:

EVL Podyjí, EVL Údolí Dyje, EVL Uherčice – zámek, PO Podyjí, PR Bílý kříž, PR Suché skály, PP Kysibl, PP Uherčická louka.

Kulturní hodnoty:

VPZ Vratěšín, KPZ Vranovsko-Bítovsko.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé, krajinnou vegetací málo členěné plochy orné půdy ohrožené vodní a větrnou erozí;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Ochrana dochovaných fragmentů komponované krajinné struktury v okolí Uherčic představuje cíl zachování hodnot krajiny ve smyslu EÚoK. Ochrana je vztažena k necitlivým zásahům v krajině, které mohou vést k narušení hodnot a charakteru této krajiny.

G.7. Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit

G.7.1. Veřejně prospěšné stavby

(k bodům 413 – 415)

Dopravní infrastruktura

ZÚR JMK na území kraje vymezují plochy a koridory následujících veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury a s nimi souvisejících staveb a objektů:

DS01-A, B, C; DS02; DS03; DS04-A, B; DS05 – DS38; DZ01 – DZ09; DV01; DG01; DG02; DI01 – DI07; DL01,

pro která lze práva k pozemkům a stavbám potřebná k uskutečnění staveb podle zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů odejmout nebo omezit. Plochy a koridory dopravní infrastruktury jsou v *kap. D.1. textové části ZÚR JMK* definovány jednotlivě šířkou koridoru, případně velikostí plochy. Jejich zpřesnění v rámci ÚPD příslušné obce je uloženo v úkolech pro územní plánování příslušného záměru.

Funkční a kvalitní dopravní infrastruktura, která je vzájemně propojená a tvoří výkonný a prostorově i funkčně provázaný přepravní systém v transevropské, republikové i místní úrovni je základní podmínkou a předpokladem pro možný rozvoj, prosperitu i stabilitu kraje. Postupná realizace těchto záměrů naplňuje priority ZÚR JMK, především pak (6), (7) a (12).

Plochy a koridory dopravní infrastruktury vymezené v ZÚR JMK představují infrastrukturní opatření ve veřejném zájmu, která vytváří podmínky pro možnou přestavbu dálniční, silniční, železniční, letecké, vodní a cyklistické infrastruktury v potřebných normativních a kapacitních parametrech. Součástí je i infrastrukturní návrh na dostavbu zařízení pro kombinovanou dopravu a integrovaný dopravní systém jako podmínka pro udržitelný rozvoj území a udržitelnou dopravu, zajišťující podmínky pro optimální obslužnost území integrovaným dopravním systémem a individuální dopravou ve vzájemné synergii. Plochy a koridory jsou vymezeny s ohledem na předpokládaný výhledový nárůst dopravy a očekávané přepravní nároky včetně nabídky ekologicky šetrné integrované obsluhy území.

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.

Technická infrastruktura

ZÚR JMK vymezují na území JMK plochy a koridory následujících veřejně prospěšných staveb pro technickou infrastrukturu a s nimi související zařízení:

TEE01 – TEE26, TEP01 – TEP08, TED01, TET01, TV01 – TV03,

pro která lze práva k pozemkům a stavbám potřebná k uskutečnění staveb podle zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů odejmout nebo omezit. Plochy a koridory jsou v *kap. D.4.2. textové části ZÚR JMK* 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.

Plochy a koridory jsou vymezeny z důvodu zabezpečení spolehlivosti napájení a zajištění dodávek v rámci nárůstu spotřeby elektrické energie v místech již nedostatečných energetických zdrojů, zabezpečení plynulosti dodávek zemního plynu včetně rozšíření uskladňovacích kapacit, zabezpečení přepravy strategické suroviny (ropy) a možnosti navýšení rozšíření stávajících rafinérií, zabezpečení dodávky přebytečného tepla z jaderné elektrárny Dukovany a zásobování území s nedostatečnými zdroji pitné vody.

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.

G.7.2. Veřejně prospěšná opatření

(k bodům 416 – 417)

Technická infrastruktura – protipovodňová ochrana

ZÚR JMK vymezují na území JMK plochy a koridory veřejně prospěšných opatření protipovodňové ochrany **POP01 – PO11** (přírodě blízká opatření) a **POT01 – POT09** (technická opatření) s cílem snižování ohrožení území záplavami a erozí, a to ve veřejném zájmu.

Veřejně prospěšné opatření je v souladu s ust. § 2 zákona č. 183/2006 Sb. opatření nestavební povahy sloužící ke snižování ohrožení území a k rozvoji anebo k ochraně přírodního, kulturního a archeologického dědictví, vymezené ve vydané územně plánovací dokumentaci.

G.7.3. Vymezení staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu

(k bodu 418)

Byly prověřeny územní zájmy orgánů obrany státu a civilní ochrany, jimi vymezená zájmová území jsou limity ve smyslu § 26 stavebního zákona:

Zájmové území vojenského újezdu

V zájmovém území vojenského újezdu, vymezeného jako zájmové území Ministerstva obrany ve smyslu § 175 odst. 1 stavebního zákona v návaznosti na § 30 zákona č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany ČR, ve znění pozdějších předpisů (dále také zákon č. 222/1999 Sb.) a jehož hranice ve vzdálenosti cca 1 km kopíruje hranici vojenského újezdu Březina, lze v níže uvedených případech vydat územní rozhodnutí a povolit níže uvedené druhy staveb jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany:

- výstavba, rekonstrukce a opravy dálniční sítě, rychlostních komunikací, silnic I. II. a III. třídy;
- výstavba a rekonstrukce železničních tratí a jejich objektů;
- výstavba a rekonstrukce letišť všech druhů, včetně zařízení;
- výstavba a rekonstrukce vedení VN a VVN;
- výstavba větrných elektráren, bioplynových stanic, fotovoltaiických elektráren a objektů dalších zdrojů energií;

- výstavba radioelektronických zařízení (radiové, radiolokační, radionavigační, telemetrická) včetně anténních systémů a opěrných konstrukcí (např. základnové stanice apod.);
- výstavba objektů a zařízení vysokých 30 m a více nad terénem;
- výstavba staveb tvořící dominanty v terénu;
- výsadba vzrostlé zeleně (větrolamů apod.);
- výstavba vodních děl (přehrady, rybníky, poldry apod.);
- výstavba souvislých kovových překážek, průmyslových hal, objektů pro výrobu a služby;
- výstavba staveb, které jsou zdrojem elektromagnetického rušení;
- výstavba ČOV;
- výstavba hlavních řadů technické infrastruktury regionálního a nadregionálního významu;
- stavby, při nichž by došlo k dotčení vlastnických práv ČR – MO;
- budování nových nebo rozšiřování stávajících skládek odpadů.

V souladu s § 6 odst. 1 písm. h) zákona č. 222/1999 Sb. je třeba předložit veškerou ÚPD.

V tomto území může být výstavba a ostatní uvedené činnosti omezeny nebo zakázány.

Zájmové území Ministerstva obrany

Na celém území kraje, vymezeném jako zájmové území Ministerstva obrany ve smyslu § 175 odst. 1 stavebního zákona v návaznosti na zákon č. 222/1999 Sb., lze vydat územní rozhodnutí a povolit níže uvedené druhy staveb vždy jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany:

- výstavba, rekonstrukce a opravy dálniční sítě, rychlostních komunikací, silnic I., II., a III. třídy;
- výstavba a rekonstrukce železničních tratí a jejich objektů;
- výstavba a rekonstrukce VN a VVN;
- výstavba větrných elektráren;
- výstavba radioelektronických zařízení (radiové, radiolokační, radionavigační, telemetrická) včetně anténních systémů a opěrných konstrukcí (např. základnové stanice);
- výstavba objektů a zařízení vysokých 30 m a více nad terénem;
- výstavba objektů tvořících dominanty v území (např. rozhledny);
- výstavba vodních nádrží (rybníky, přehrady).

Limity / zájmová území jsou jako jevy informativní zobrazeny v grafické části ZÚR JMK:

- ve výkrese č. II.1. je vymezena plocha zájmového území vojenského újezdu;
- ve výkrese č. II.1. je vymezeno zájmové území Ministerstva obrany;
- ve výkrese č. II.1. je vymezena zóna havarijního plánování Jaderné elektrárny Dukovany dle zákona č. 18/1997 Sb.

G.7.4. Vymezení asanačních území nadmístního významu

(k bodu 419)

ZÚR JMK nevymezují asanační území nadmístního významu.

G.8. Stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury

G.8.1. Požadavky na koordinaci ploch a koridorů veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření

(k bodu 421)

ZÚR JMK stanovují požadavky na koordinaci územně plánovací činnosti dotčených obcí při upřesňování a vymezení ploch a koridorů pro VPS a VPO (dopravní infrastruktura, technická infrastruktura a protipovodňová opatření) a ploch a koridorů ÚSES, uvedených ve věcně příslušné kapitole a ve *výkresu č. 1.2. grafické části ZÚR JMK*.

Koordinace při vymezení 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 plochy a koridory ÚSES, 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.

G.8.2. Požadavky na územní vymezení a koordinaci cyklistických tras a stezek nadmístního významu

(k bodu 422)

ZÚR JMK stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci koridorů cyklistických tras a stezek nadmístního významu ve věcně příslušné kapitole.

Koordinace při vymezení cyklistických tras a stezek nadmístního významu je stanovena jako úkol pro územní plánování při pořizování a zpracovávání ÚPD příslušných obcí. Přehlednými tabulkami zpracovanými jednotlivě pro cyklistické trasy a stezky nadmístního významu získá každý orgán územního plánování na území kraje dostatečný přehled o jmenovitém vlivu cyklistických tras a stezek sledovaných v ZÚR JMK na konkrétní část území kraje a každá dotčená obec přehled o rozsahu působení nadmístních záměrů na územní uspořádání a rozvoj obce.

G.8.3. Požadavky na koordinaci územních rezerv

(k bodu 423)

ZÚR JMK stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci územních rezerv, uvedených ve věcně příslušné kapitole a ve *výkresu č. 1.2. grafické části ZÚR JMK*.

Koordinace při upřesňování a vymezení územních rezerv je stanovena jako úkol pro územní plánování při pořizování a zpracovávání ÚPD příslušných obcí. Přehlednými tabulkami zpracovanými jednotlivě pro územní rezervy získá každý orgán územního plánování na území kraje dostatečný přehled o jmenovitém vlivu územních rezerv sledovaných v ZÚR JMK na konkrétní část území kraje a každá dotčená obec přehled o rozsahu působení nadmístních záměrů na územní uspořádání a rozvoj obce.

G.8.4. Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí

(k bodu 424)

ZÚR JMK ponechávají záměry, které se týkají rozvoje jedné obce, na řešení v úrovni územního plánu, přičemž v souladu s § 43 odst. 1 stavebního zákona a s ohledem na celkovou koncepci dopravní a technické infrastruktury a širší návaznosti na nadřazenou dopravní a technickou síť stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci vybraných záměrů dopravní a technické infrastruktury, nacházejících se v administrativním území jedné obce v územně plánovací dokumentaci dotčené obce.

G.9. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií

(k bodu 425)

ZÚR JMK vymezují na území kraje plochu, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“.

Plocha je vymezená ve vazbě na území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno, ve které dochází k vysoké koncentraci požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Územní studie v územně-funkčních souvislostech podrobněji prověří reálnost průchodu nadregionální a regionální silniční infrastruktury územím s vazbou na metropolitní rozvojovou oblast, při zohlednění vzájemných návazností kapacitních komunikací a ostatní silniční sítě, vzájemných vazeb obcí v řešeném území včetně jejich vazby k Brnu, jako jádru metropolitní rozvojové oblasti. Rámový obsah územní studie je podrobněji specifikován v příslušné kapitole výrokové části ZÚR JMK a je závazným podkladem a východiskem pro následné zadání územní studie.

G.10. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých je pořízení a vydání regulačního plánu orgány kraje podmínkou pro rozhodování o změnách jejich využití, včetně stanovení, zda se bude jednat o regulační plán z podnětu nebo na žádost, a lhůty pro vydání regulačního plánu z podnětu

(k bodu 426)

ZÚR JMK nevymezují na území JMK plochy a koridory pro pořízení a vydání regulačního plánu z podnětu.

(k bodu 427)

ZÚR JMK nevymezují na území JMK plochy a koridory pro pořízení a vydání regulačního plánu na žádost.

G.11. Zadání regulačního plánu v rozsahu dle přílohy č. 9 pro plochu nebo koridor vymezený podle písmene J

(k bodu 428)

ZÚR JMK nestanovují žádné zadání regulačního plánu z podnětu.

(k bodu 429)

ZÚR JMK nestanovují žádné zadání regulačního plánu na žádost.

G.12. Stanovení pořadí změn v území (etapizace)

(k bodu 430)

ZÚR JMK stanovují u navrhované plochy veřejného logistického centra republikového významu **DG01 Veřejné logistické centrum Brno** podmínku přednostní realizace záměrů veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury:

- **DS10** D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek; etapová priorita MÚK Černovická terasa na dálnici D1;
- **DS29** II/380 Tuřany, obchvat.

Stanovení této etapizace je nutné pro zajištění kvality prostředí v jihovýchodní části Brna – v převážně obytných částech Tuřany, Brněnské Ivanovice, Chrlice a Slatina, které by při neexistenci obchvatu Tuřan a MÚK Černovická terasa byly negativně zatěžovány nákladní dopravou obsluhující VLC Brno.

G.13. Stanovení kompenzačních opatření podle § 37 odst. 8 stavebního zákona

(k bodu 431)

ZÚR JMK nestanovují kompenzační opatření podle § 37 odst. 8 stavebního zákona v návaznosti na § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny, neboť z posouzení vlivů ZÚR JMK na evropsky významné lokality (EVL) nebo ptačí oblasti (PO) vyplývá, že ZÚR JMK nemají významný negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvosti EVL nebo PO.