

A.7. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení

A.7.1. Metodický postup

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

- 1) Hodnocení vlivů na životní prostředí je metodicky založeno na hodnocení variant v míře podrobnosti dané měřítkem ZÚR. Míra podrobnosti hodnocení jednotlivých vlivů odpovídá míře podrobnosti, v jaké je konkrétní jev (záměr) v rámci ZÚR JMK definován nebo vymezen.
- 2) Předmětem hodnocení je vymezený koridor záměru. Technické řešení není v rámci hodnocení zohledněno s výjimkou jasně definovaných tunelových úseků a šířkového uspořádání záměrů dopravní infrastruktury.

- 3) Hodnocené varianty představují samostatná koncepční řešení (alternativy).
- 4) Popis variant je uveden v kap. A.7.2.
- 5) Pokud koncepční varianta zahrnuje v části úseku stávající komunikace, jsou srovnávací relevantní parametry uváděny pro nově vymezený koridor dílčího úseku. Koridory pro umístění nových tras dopravní infrastruktury¹⁴ vymezené v návrhu ZÚR JMK jsou charakterizovány směrovým vedením osy koridoru a jeho šířkou, která může být v dílčích úsecích proměnlivá v závislosti na konkrétních územních podmínkách.
- 6) Základním zdrojem informací o území ve vymezených koridorech (a území přilehajícím) jsou údaje obsažené v ÚAP JMK. Metodou geografické analýzy v prostředí ArcGIS v. 9.3. je pro každý koridor zpracována bilance územních jevů („balance environmentálních limitů“) v podobě podílu nebo absolutního zastoupení jevu v ploše koridoru. Sledované jevy zahrnují většinu problémových okruhů uvedených v bodu 6. přílohy Stavebního zákona.
- 7) Každý z problémových okruhů je reprezentován skupinou kritérií (S_K), přičemž každé kritérium (K) je vyjádřeno konkrétními parametry (P):
 - Obyvatelstvo, lidské zdraví a ovzduší skupina A / 2 kritéria/ 5 parametrů;
 - Biologická rozmanitost, flóra, fauna, krajina skupina B / 4 kritéria/ 6 parametrů;
 - Voda (povrchové a podzemní vody) skupina C / 3 kritéria/ 4 parametry;
 - Půda (zemědělská půda (ZPF) skupina D1 / 1 kritérium/ 2 parametry;
 - Půda (lesní půda (PUPFL) skupina D2 / 1 kritérium/ 2 parametry;
 - Horninové prostředí skupina E / 2 kritéria/ 4 parametry;
 - Kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického skupina F / 2 kritéria/ 4 parametry.
- 8) Jednotlivým skupinám kritérií byly týmem zpracovatelů stanoveny váhy formou rozdělení 100 bodů, počet bodů přidělených dané skupině kritérií (S_K) odráží význam dané složky v rámci funkcí dotčeného území.
- 9) V rámci každé skupiny (SK) jsou podle stejného principu stanoveny váhy jednotlivých parametrů (vp) rozdělením příslušného počtu bodů přidělených dané skupině; katalog použitých parametrů (P) v členění dle skupin a kritérií (SK) včetně bodového ohodnocení jejich vah je uveden v následující tabulce č. 7.1.

Tab.: 7.1 Katalog parametrů

skupina kritérií	ozn. Sk	váha Sk	kritérium (K)	ozn. K	parametr (P)	ozn. P	jed-notka	váha Vp
obyvatelstvo, lidské zdraví a ovzduší	A	26	vlivy na obyvatelstvo	A1	plocha zástavby ve vzdálenosti do 100 m od osy koridoru	A1-1	ha	7
					plocha zástavby ve vzdálenosti do 500 m od osy koridoru	A1-2	ha	6
					plocha zástavby ve vzdálenosti do 1 000 m od osy koridoru	A1-3	ha	5

¹⁴ § 2, písm. i) zák. č. 183/2006 Sb. v platném znění

skupina kritérií	ozn. Sk	váha Sk	kritérium (K)	ozn. K	parametr (P)	ozn. P	jed-notka	váha Vp
					plocha zástavby ve vzdálenosti do 2 000 m od osy koridoru	A1-4	ha	3
			vlivy na emisní zátěž území	A2	celková délka trasy záměru	A2-1	km	5
biologická rozmanitost, flóra, fauna, krajina	B	23	vlivy na zvláště chráněná území (ZCHÚ) a biosférické rezervace	B1	podíl plochy koridoru spadající do CHKO (3 a 4. zóna) ^[1] , biosférická rezervace (BR)	B1-1	%	5
					podíl plochy maloplošných zvláště chráněných území (NPR, NPP, PR, PP) v ploše koridoru	B1-2	%	6
			vlivy na flóru a faunu	B2	podíl plochy lokality výskytu zvláště chráněných druhů národního významu v ploše koridoru	B2-1	%	5
			vlivy na územní systém ekologické stability	B3	podíl plochy nadregionálních a regionálních biocenter v ploše koridoru	B3-1	%	3
					podíl plochy nadregionálních a regionálních biokoridorů v ploše koridoru	B3-2	%	1
			vlivy na krajinný ráz	B4	podíl plochy přírodního parku v ploše koridoru	B4-1	%	3
voda (povrchové a podzemní vody)	C	15	ochrana povrchových a podzemních vod	C1	podíl plochy ochranného pásma vodního zdroje I. a II. stupně v ploše koridoru	C1-1	%	4
					podíl plochy chráněné oblasti přirozené akumulace vod v ploše koridoru	C1-2	%	3
			vliv na režim a jakost přírodních léčivých zdrojů	C2	podíl plochy ochranného pásma přírodního léčivého zdroje I. a II. stupně v ploše koridoru	C2-1	%	4
			vlivy na odtokové poměry	C3	podíl plochy záplavového území a území určenému k rozlivům v ploše koridoru	C3-1	%	4
půda (zemědělská a lesní půda)	D	15	vlivy na zemědělský půdní fond (ZPF)	D1	celkový potenciální zábor ZPF	D1-1	ha	2
					podíl zastoupení ZPF 1. a 2. třídy ochrany v ploše koridoru	D1-2	%	5
			vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL)	D2	celkový potenciální zábor PUPFL	D2-1	ha	3
					podíl zastoupení lesů zvláštního určení a lesů ochranných v ploše koridoru	D2-2	%	5
horninové prostředí	E	10	ochrana zdrojů nerostných surovin	E1	podíl plochy výhradních ložisek (dobývací prostor, chráněné ložiskové území, bloky zásob) v ploše koridoru	E1-1	%	4
					podíl plochy prognózních zdrojů v ploše koridoru	E1-2	%	2

skupina kritérií	ozn. Sk	váha Sk	kritérium (K)	ozn. K	parametr (P)	ozn. P	jed-notka	váha Vp
kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického	F	11	stabilita horninového prostředí	E2	podíl plochy svahových deformací v ploše koridoru	E2-1	%	3
					podíl území s doloženým nebo předpokládaným výskytem důlních děl v ploše koridoru	E2-2	%	1
			vlivy na památkové rezervace, památkové zóny a památky UNESCO	F1	podíl ploch městských a vesnických památkových rezervací a památek UNESCO v ploše koridoru	F1-1	%	4
					podíl ploch městských a vesnických památkových zón v ploše koridoru	F1-2	%	3
					podíl ploch krajinné památkové zóny v ploše koridoru	F1-3	%	3
			vlivy na území s archeologickými nálezy	F2	podíl plochy území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie v ploše koridoru	F2-1	%	1
	celkem	100					celkem	100

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

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

vliv (velikost)	velký (v)	3 body	6 bodů	9 bodů
	střední (s)	2 body	5 bodů	8 bodů
	malý (m)	1 bod	4 body	7 bodů
		malé (m)	střední (s)	velké (v)
riziko vzniku vlivu				

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

- 11) V zájmu transparentnosti je pro každou skupinu kritérií (S_K) sestavena modelová tabulka, která kvalitativně specifikuje jednotlivé kategorie „velikosti vlivu a rizika jeho vzniku“ (viz příloha 3.1. této dokumentace).
- 12) Syntetické hodnocení každé varianty je dáno hodnotou (H) váženého součtu bodového hodnoty parametru (b_p) a jeho váhy (v_p) podle vzorce:

$$H = \sum_{p=1}^n v_p b_p = v_1 b_1 + v_2 b_2 + v_3 b_3 + \dots + v_n b_n$$

- 13) Kromě stanovení celkové hodnoty (H) jsou vypočteny též hodnoty (H_A až H_F) pro každou z uvedených skupin kritérií A až F.
- 14) Pro každou z hodnocených variant je sestavena tabulka s bodovým vyjádřením „váhy parametru“ v_p (viz bod 8), bodovým ohodnocením velikosti vlivu a rizika jeho vzniku (viz bod 10) a celkovou hodnotou H (viz příloha 3.2. této dokumentace).

- 15) Varianta s nejnižší celkovou hodnotou H je z hlediska vlivů na životní prostředí považována za nejpříjemnější.
- 16) Výsledné doporučení SEA vychází z výsledků výše popsaného hodnocení a dále ze závěrů studie Hodnocení vlivů na ZÚR JMK na ptačí oblasti a evropsky významné lokality Natura 2000¹⁵.
- 17) V celkovém hodnocení je vedle vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a ovzduší v rámci vymezeného koridoru (skupina kritérií HA), zohledněn také předpokládaný přínos jednotlivých variant k naplnění hlavního cíle všech navrhovaných dopravních řešení, kterým je snížení dopravní zátěže v území podél stávajících komunikací.
- 18) Předmětem hodnocení dle metodiky popsané v bodech 1 – 17 byly následující variantně vymezené koridory:

Přehled variantně vymezených koridorů

id. kód	specifikace	název stavby + charakteristika	dotčené obce
DS01-A	R43	Kuřim – Lysice, var. Německá, kapacitní silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Bořítov, Býkovice, Černá Hora, Lubě, Malá Lhota, Žernovník, Čebín, Drásov, Hluboké Dvory, Malhostovice, Skalníčka, Všechnovice
DS01-B	R43	Kuřim – Lysice, var. Malhostovická, kapacitní silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Bořítov, Býkovice, Černá Hora, Malá Lhota, Újezd u Černé Hory, Žernovník, Čebín, Malhostovice
DS01-C	R43	Kuřim – Lysice, var. Optimalizovaná MŽP, kapacitní silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Bořítov, Býkovice, Černá Hora, Lažany, Lipůvka, Malá Lhota, Milonice, Újezd u Černé Hory, Žernovník, Kuřim
DS04-A	R52	Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, var. „Základní ŘSD“, kapacitní silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Bavory, Horní Věstonice, Mikulov, Perná, Pasohlávky, Pohořelice
DS04-B	R52	Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, var. „Alternativní západní“, kapacitní silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb	Brod nad Dyjí, Březí, Dobré Pole, Drnholec, Mikulov, Novosedly, Pasohlávky, Pohořelice, Vlasatice

¹⁵ Viz část B Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

A.7.2. Popis a vyhodnocení variantních návrhů

Dopravní infrastruktura – silniční doprava

Kapacitní silnice R43 v úseku Kuřim – Lysice

DS01-A (R43) Kuřim – Lysice, varianta „Německá“, kapacitní silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb

Koridor varianty „Německé“ (DS01-A) vychází z MÚK Kuřim sever, prochází mezi obcemi Drásov a Malhostovice. V prostoru bezprostředně souvisejícím s EVL Malhostovické pecky 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) odsunut oproti původnímu návrhu o cca 50 – 60 m dále od EVL. Přírodní památku Krkatá Bába překračuje estakádou, východně míjí obec Žernovnik, přírodní památce Čtvrťky za Bořím se vyhýbá odchýlením trasy od původní stopy. Návaznost na nižší silniční síť a obsluhu území zajišťují MÚK Kuřim-sever (II/385) a MÚK Černá Hora (II/377).

DS01-B (R43) Kuřim – Lysice, varianta „Malhostovická“, kapacitní silnice, včetně všech souvisejících staveb

Koridor varianty „Malhostovické“ (DS01-B) z hlediska koncepce představuje pouze podvariantu k variantě „Německé“. Koridor se v MÚK Kuřim-sever odklání východně od stopy var. „Německé“, pokračuje východně Malhostovic, západně míjí Nuzířov a Újezd u Černé Hory, kde je trasa vedena v zářezu hloubky až 20 m, pokračuje náročným technickým řešením s mosty, estakádami a dalšími zářezy hloubky 23 až 27 m. Přírodní památku Čtvrťky za Bořím míjí západně. Návaznost na silniční síť nižšího řádu a obsluhu území zajišťují MÚK Kuřim-sever (II/385) a MÚK Černá Hora (II/377).

DS01-C (R43) Kuřim – Lysice, varianta „Optimalizovaná MŽP“, kapacitní silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb

Koridor varianty „Optimalizované MŽP“ (DS01-C) vychází z kolektorové křižovatky MÚK Kuřim-východ, boční hřbet masivu Zlobice podchází východně raženým tunelem délky 480 m. Obce Lipůvka a Lažany míjí západně v dostatečné vzdálenosti a výšce nad oběma obcemi. V krátkém úseku před Černou Horou se dostává do společného koridoru se zbývajících dvěma variantami a končí v MÚK Černá Hora.

Hodnocení variant řešení

Hodnocení variant řešení silnice R43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantě DS01-A „Německé“, DS01-B „Malhostovická“, DS01-C „Optimalizované MŽP“ je uvedeno v přílohové části dokumentace (příloha 3).

Výsledek bodového hodnocení variant

	H	HA	HB	HC	HD1	HD2	HE	HF
DS01-A „Německá“	296	120	64	0	58	49	4	1
DS01-B „Malhostovická“	291	120	51	28	58	29	3	1

DS01-C „Optimalizovaná MŽP“	277	120	46	32	51	27	0	1
-----------------------------	-----	-----	----	----	----	----	---	---

Komentář

Ovzduší

Záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice neprochází územím s překročením imisních limitů. Výstavba kapacitní silnice R43 je ve své úplnosti pravděpodobně nejvýznamnější plánovanou silniční stavbou na území kraje. Zajistí provázání silničních tahů v severojižním směru mezi dálnicí D1 a výhledovou kapacitní silnicí R35, pro obce podél silnice I/43 včetně města Brna vytvoří obchvaty, zajistí vymístění tranzitní dopravy s velkým podílem těžkých vozidel.

V lokálním měřítku se záměr ve var. DS01-A projeví odvedením dopravy ze sídel podél silnice I/43 (Lipůvka, Lažany, Milonice, Závist, Černá Hora) a naopak nárůstem v okrajových částech obcí a měst Čebín, Malhostovice, Drásov, Všechnovice, Skalička, Hluboké Dvory, Malá Lhota, Žernovník a Černá Hora. Jednoznačně přitom převládají pozitivní vlivy, v okrajové zástavbě podél nové komunikace se nepředpokládá překročení imisních limitů; vzhledem k významu komunikace je však nutno věnovat pozornost optimalizaci trasy v rámci koridoru a technickým opatřením k minimalizaci vlivů podél nové trasy.

Ve var. DS01-B se záměr v lokálním měřítku projeví odvedením dopravy ze sídel podél silnice I/43 (Lipůvka, Lažany, Milonice, Závist, Černá Hora) a naopak nárůstem v okrajových částech obcí a měst Čebín, Malhostovice, Skalička, Újezd u Černé Hory, Malá Lhota, Žernovník a Černá Hora. Jednoznačně přitom převládají pozitivní vlivy, v okrajové zástavbě podél nové komunikace se nepředpokládá překročení imisních limitů; vzhledem k významu komunikace je však nutno věnovat pozornost optimalizaci trasy v rámci koridoru a technickým opatřením k minimalizaci vlivů podél nové trasy.

Ve var. DS01-C se záměr v lokálním měřítku projeví odvedením dopravy ze sídel podél silnice I/43 (Lipůvka, Lažany, Milonice, Závist, Černá Hora) a naopak nárůstem v okrajových částech obcí a měst Kuřim, Lažany, Újezd u Černé Hory, Malá Lhota, Žernovník a Černá Hora. Jednoznačně přitom převládají pozitivní vlivy, v okrajové zástavbě podél nové komunikace se nepředpokládá překročení imisních limitů; vzhledem k významu komunikace je však nutno věnovat pozornost optimalizaci trasy v rámci koridoru a technickým opatřením k minimalizaci vlivů podél nové trasy.

Z variant navrhovaného záměru R43 v úseku Kuřim – Lysice je z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta záměru DS01-C, tzv. „Optimalizovaná MŽP“, která je nejméně v kontaktu s obytnou zástavbou. Varianta DS01-B („Malhostovická“) je nejvýznamněji v kontaktu s obytnou zástavbou, jedná se proto o nejméně žádoucí variantu. Varianta DS01-A („Německá“) prochází podél obytné zástavby největšího počtu obcí, ale ve větší vzdálenosti, proto se jedná o více žádoucí variantu oproti DS01-B, ale méně žádoucí oproti DS01-C. Rozdíl mezi variantami však není zásadní, všechny tři varianty lze při realizaci navržených opatření považovat za přijatelné.

Lidské zdraví (hluk)

Záměr R43 v úseku Kuřim – Lysice neprochází územím s překročením hlukových limitů v obytné či jinak chráněné zástavbě. Výstavba kapacitní silnice R43 je ve své úplnosti pravděpodobně nejvýznamnější plánovanou silniční stavbou na území kraje. Zajistí provázání silničních tahů v severojižním směru mezi dálnicí D1 a výhledovou kapacitní silnicí R35, pro obce podél silnice I/43 včetně města Brna vytvoří obchvaty, zajistí vymístění tranzitní dopravy s velkým podílem těžkých vozidel.

V lokálním měřítku se záměr ve var. DS01-A projeví odvedením dopravy ze sídel podél silnice I/43 (Lipůvka, Lažany, Milonice, Závist, Černá Hora) a naopak nárůstem v okrajových částech obcí a měst Čebín, Malhostovice, Drásov, Všechnovice, Skalička, Hluboké Dvory, Malá Lhota, Žernovník a Černá Hora. Jednoznačně přitom převládají pozitivní vlivy, je ovšem nutno však nutno věnovat pozornost optimalizaci trasy v rámci koridoru a zajistit splnění hlukových limitů u všech chráněných objektů podél nové komunikace. S ohledem na její význam se doporučuje dimenzovat protihluková opatření s určitou rezervou a předejít tak možným problémům (např. při výraznějším nárůstu dopravy oproti modelovým předpokladům).

Záměr ve variantě DS01-B se v lokálním měřítku projeví odvedením dopravy ze sídel podél silnice I/43 (Lipůvka, Lažany, Milonice, Závist, Černá Hora) a naopak nárůstem v okrajových částech obcí a měst Čebín, Malhostovice, Skalička, Újezd u Černé Hory, Malá Lhota, Žernovník a Černá Hora. Jednoznačně přitom převládají pozitivní vlivy, je ovšem nutno však nutno věnovat pozornost optimalizaci trasy v rámci koridoru a zajistit splnění hlukových limitů u všech chráněných objektů podél nové komunikace. S ohledem na její význam se doporučuje dimenzovat protihluková opatření s určitou rezervou a předejít tak možným problémům (např. při výraznějším nárůstu dopravy oproti modelovým předpokladům).

Ve variantě DS01-C se záměr v lokálním měřítku projeví odvedením dopravy ze sídel podél silnice I/43 (Lipůvka, Lažany, Milonice, Závist, Černá Hora) a naopak nárůstem v okrajových částech obcí a měst Kuřim, Lažany, Újezd u Černé Hory, Malá Lhota, Žernovník a Černá Hora. Jednoznačně přitom převládají pozitivní vlivy, je ovšem nutno však nutno věnovat pozornost optimalizaci trasy v rámci koridoru a zajistit splnění hlukových limitů u všech chráněných objektů podél nové komunikace. S ohledem na její význam se doporučuje dimenzovat protihluková opatření s určitou rezervou a předejít tak možným problémům (např. při výraznějším nárůstu dopravy oproti modelovým předpokladům).

Z variant navrhovaného záměru R43 v úseku Kuřim – Lysice je z hlediska vlivů na lidské zdraví (hluk) upřednostňována varianta záměru DS01-C, tzv. „Optimalizovaná MŽP“, která je nejméně v kontaktu s obytnou zástavbou. Varianta DS01-B („Malhostovická“) je nejvýznamněji v kontaktu s obytnou zástavbou, jedná se proto o nejméně žádoucí variantu. Varianta DS01-A („Německá“) prochází podél obytné zástavby největšího počtu obcí, ale ve větší vzdálenosti, proto se jedná o více žádoucí variantu oproti DS01-B, ale méně žádoucí oproti DS01-C. Rozdíl mezi variantami však není zásadní, všechny tři varianty lze při realizaci navržených opatření (tj. při zajištění splnění hlukových limitů s dostatečnou rezervou) považovat za přijatelné.

Obyvatelstvo

Výstavba kapacitní silnice R43 je ve své úplnosti pravděpodobně nejvýznamnější plánovanou silniční stavbou na území kraje. Zajistí provázání silničních tahů v severojižním směru mezi dálnicí D1 a výhledovou kapacitní silnicí R35, pro obce podél silnice I/43 včetně města Brna vytvoří obchvaty, zajistí vymístění tranzitní dopravy s velkým podílem těžkých vozidel.

V lokálním měřítku se záměr R43 var. DS01-A v úseku Kuřim – Lysice projeví odvedením dopravy ze sídel podél silnice I/43 (Lipůvka, Lažany, Milonice, Závist, Černá Hora), v těchto lokalitách je možno očekávat zvýšení kvality života (bezpečnost, pohoda bydlení). Silnice se naopak přibližuje k zástavbě sídel Čebín, Malhostovice, Drásov, Všechnovice, Skalička, Hluboké Dvory, Malá Lhota, Žernovník a Černá Hora, v místech největšího přiblížení je nutno očekávat určité snížení kvality bydlení vlivem hluku ze silnice, jejího estetického působení, případně i omezení průchodnosti území. Jednoznačně přitom převládají pozitivní vlivy, vzhledem k významu komunikace je však nutno věnovat pozornost

optimalizaci trasy v rámci koridoru a opatřeními k minimalizaci vlivů podél nové trasy (protihluková opatření, vedení komunikace v zářezu, vegetační úpravy, nahrazení místních spojení).

V lokálním měřítku se záměr R43 ve variantě DS01-B v úseku Kuřim – Lysice projeví odvedením dopravy ze sídel podél silnice I/43 (Lipůvka, Lažany, Milonice, Závist, Černá Hora), v těchto lokalitách je možno očekávat zvýšení kvality života (bezpečnost, pohoda bydlení). Silnice se naopak přibližuje k zástavbě sídel Čebín, Malhostovice, Skalička, Újezd u Černé Hory, Malá Lhota, Žernovník a Černá Hora, v místech největšího přiblížení je nutno očekávat určité snížení kvality bydlení vlivem hluku ze silnice, jejího estetického působení, případně i omezení průchodnosti území. Jednoznačně přitom převládají pozitivní vlivy, vzhledem k významu komunikace je však nutno věnovat pozornost optimalizaci trasy v rámci koridoru a opatřeními k minimalizaci vlivů podél nové trasy (protihluková opatření, vedení komunikace v zářezu, vegetační úpravy, nahrazení místních spojení).

V lokálním měřítku se záměr R43 ve variantě DS01-C v úseku Kuřim – Lysice projeví odvedením dopravy ze sídel podél silnice I/43 (Lipůvka, Lažany, Milonice, Závist, Černá Hora), v těchto lokalitách je možno očekávat zvýšení kvality života (bezpečnost, pohoda bydlení). Silnice se naopak přibližuje k zástavbě sídel Kuřim, Lažany, Újezd u Černé Hory, Malá Lhota, Žernovník a Černá Hora, v místech největšího přiblížení je nutno očekávat určité snížení kvality bydlení vlivem hluku ze silnice, jejího estetického působení, případně i omezení průchodnosti území. Jednoznačně přitom převládají pozitivní vlivy, vzhledem k významu komunikace je však nutno věnovat pozornost optimalizaci trasy v rámci koridoru a opatřeními k minimalizaci vlivů podél nové trasy (protihluková opatření, vedení komunikace v zářezu, vegetační úpravy, nahrazení místních spojení).

Z variant navrhovaného záměru R43 v úseku Kuřim – Lysice je z hlediska vlivů na obyvatelstvo upřednostňována varianta záměru DS01-C, tzv. „Optimalizovaná MŽP“, která je nejméně v kontaktu s obytnou zástavbou. Varianta DS01-B („Malhostovická“) je nejvýznamněji v kontaktu s obytnou zástavbou, jedná se proto o nejméně žádoucí variantu. Varianta DS01-A („Německá“) prochází podél obytné zástavby největšího počtu obcí, ale ve větší vzdálenosti, proto se jedná o více žádoucí variantu oproti DS01-B, ale méně žádoucí oproti DS01-C. Rozdíl mezi variantami však není zásadní, všechny tři varianty lze při realizaci navržených opatření považovat za přijatelné.

Biologická rozmanitost, flóra, fauna a krajina

Realizace záměru je ve všech předložených variantách spojena s potenciálně významnými negativními vlivy ve vztahu k zájmům ochrany přírody a krajiny. Zřejmě hlavním negativním vlivem vyplývajícím z realizace záměru, pro který je navrženo variantní vedení koridoru, je omezení migrační prostupnosti. Tento negativní faktor je společným všem navrhovaným řešením. Varianty se poněkud liší dalším negativním vlivem – zábořem plochy chráněných částí přírody.

Varianta DS01-A je v územním střetu s PP Krkatá bába, které překračuje estakádou, zasahuje PP Čtvrtky za Bořím a dále je v kontaktu s ochrannými pásmy PP Drásovský kopeček, PP Malhostovická pecka a PP Zlobice. Z hlediska ovlivnění chráněných částí přírody se jedná o nejméně vhodnou variantu. Varianta DS01-B zasahuje zásadním způsobem PP Čtvrtky za Bořím, nepřímou bude ovlivněna i PP Zlobice (ochranné pásmo).

Zásah do PP Čtvrtky za Bořím je společný i pro variantu DS01-C, k dalším zásahům do chráněných území již v případě tohoto řešení nedochází. DS01-C Je z hlediska ovlivnění chráněných částí přírody nejpříznivější.

Půda

Zemědělský půdní fond

Z hlediska vlivů na ZPF je nejpříznivěji hodnocena varianta **DS01-C** z důvodu nejnižších potenciálních záborů půdy, včetně nejnižších zásahů do nejcennějších půd zařazených do I. a II. třídy.

Varianta DS01-A a DS01-B jsou hodnoceny shodně, jak z hlediska celkových záborů ZPF, z hlediska rozsahu záboru dle tříd ochrany ZPF (včetně půd nejcennějších). Varianta DS01-A je vymezena ve větší míře na zemědělské půdě, avšak v jejím koridoru je evidována stopa bývalé německé dálnice, kde v minulosti již došlo k odnětí ze ZPF. Na řadě úseků byla stavba zahlazena a území je dnes opětovně zemědělsky využíváno. V úsecích, kde k jejímu zahlazení prozatím nedošlo je předpokládáno celkové snížení výsledných vlivů na půdy. Při vzájemné konfrontaci s variantou DS01-B (vymezené na většině své délky v nové stopě) je proto předpokládáno velmi podobné výsledné dotčení zemědělské půdy.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa

Nejpříznivěji je hodnocena varianta **DS01-B** z důvodu potenciálně nejnižších zásahů do lesních porostů. Koridor prochází přes lesní výběžky v krátkých úsecích, čímž bude výsledná fragmentace lesa částečně snížena. Zároveň potenciální zásah do drobných enkláv lesa ochranného je vyhodnocen jako méně pravděpodobný. Oproti variantě DS01-A jde o přijatelnější řešení.

V koridoru varianty DS01-A je evidována trasa bývalé německé dálnice, v minulosti tedy již došlo k zásahům do lesních porostů. Avšak v lesních úsecích došlo k jejímu zahlazení a dotčené prostory jsou opětovně lesnický využívány (zalesněny). Zejména při průchodu údolím potoka Lubě půjde tedy opět o nový průchod lesem. Na krátkém úseku nelze vyloučit ovlivnění lesa zvláštního určení a lesa ochranného. Varianta DS01-C je vyhodnocena jako nejméně vhodná z důvodu významné fragmentace lesních porostů (předpoklad nejvýznamnějších záborů PUPFL).

Horninové prostředí

Nejpříznivěji je hodnocena varianta **DS01-C** neboť se nedostává do kontaktu se zásobami nerostného bohatství, sesuvnými ani poddolovanými územími.

Variant DS01-A a DS01-B jsou hodnoceny shodně. Koridor varianty DS01-A prochází v blízkosti již vytěženého ložiska vápence Malhostovice (včetně CHLÚ a dobývacího prostoru). V prostoru ložiska nelze jednoznačně vyloučit přítomnost dosud nevytěžených zásob, avšak jejich ovlivnění uvažovanou stavbou komunikace je považováno za malé. Vhodným vedením komunikace v koridoru lze vlivy na výhradní ložisko zcela vyloučit. V koridoru DS01-B se nachází sesuvné území malého rozsahu klasifikované jako potenciálně aktivní. Tato problematika je technicky řešitelná a z tohoto důvodu není identifikovaný vliv považován za významný. Stejně sesuvné území nepatrně zasahuje též do koridoru DS01-A, avšak vzhledem k minimálnímu vzájemnému střetu je vliv považován za nulový.

Voda

Podzemní voda

Jako mírně příznivější, v porovnání s variantami DS01-B a DS01-C, je hodnocena varianta DS01-A z důvodu existence, v některých úsecích, doposud zachovaných torz bývalé německé dálnice. Tzn. v rámci zemních prací zde již mohl být režim podzemních vod částečně ovlivněn. Totéž platí pro úsek, který je pro všechny varianty shodný.

Varianta DS01-B a DS01-C jsou hodnoceny shodně. V obou případech je možné předpokládat, že v rámci terénních úprav či změn reliéfu dojde k ovlivnění režimu podzemních vod, tj. narušením hladiny podzemních vod.

Identifikované vlivy jsou obecně v měřítku ZÚR považovány za málo významné, přičemž zásadní rozdíl mezi nejpříjemnější variantou DS01-A a zbývajících dvěma řešeními není předpokládán. Vliv na podzemní vody bude moci být adekvátně vyhodnocen až v navazující ÚPD nebo projektové přípravě záměru. U všech posuzovaných variant dojde k potenciálnímu ovlivnění kvality podzemních vod v důsledku zimní údržby komunikací nebo v důsledku havárií.

Povrchová voda

Nejpříjemnější je hodnocena varianta DS01-A z důvodu absence zásahů do OP vodních zdrojů I. a II. stupně. Přechody vodních toků mohou být technicky řešitelné, aniž by došlo k zásadnímu ovlivnění odtokových poměrů.

V případě zbývajících dvou variant je jako méně konfliktní považována varianta DS01-B, která prochází okrajovou částí OP vodního zdroje II.b stupně. Za nejméně vhodnou je proto považováno řešení DS01-C, které se dostává do střetu s OP vodních zdrojů II., II.a a II.b stupně a zároveň prochází v blízkosti OP vodních zdrojů I. stupně, pro které jsou výše jmenovaná ochranná pásma stanovena. Riziko ovlivnění kvality a zásob vodních zdrojů je považováno za nejvyšší. Obdobně jako v případě varianty DS01-A jsou přechody vodních toků řešitelné bez zásadního ovlivnění odtokových poměrů.

U všech posuzovaných variant dojde k ovlivnění odtokových poměrů v důsledku nárůstu zpevněných ploch a potenciálnímu ovlivnění kvality povrchových vod v důsledku zimní údržby komunikací nebo v důsledku havárií.

Hmotné statky

Všechny posuzované varianty procházejí v blízkosti zastavěných území jednotlivých obcí. Ve vztahu k potenciálnímu ovlivnění existující zástavby jsou hodnoceny shodně. V měřítku ZÚR nebyly negativní vlivy identifikovány.

Kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického

Všechny posuzované varianty zasahují do území s výskytem archeologických nálezů ÚAN I. a II. kategorie. Z tohoto hlediska je nejpříznivěji hodnocena varianta DS01-A, neboť v linii bývalé německé dálnice již v minulosti proběhly stavební úpravy a výskyt archeologických nálezů je zde proto velmi málo pravděpodobný. Varianty DS01-B a DS01-C jsou hodnoceny shodně. Možnost uskutečnění archeologického nálezu nelze vyloučit.

Shrnutí výsledků hodnocení na území Natura 2000

Varianta DS01-C nemá žádný vliv na lokality Natura 2000, z tohoto hlediska je hodnocena jako varianta nejlepší.

Závěr

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 environmetálních kritérií také dopravně-inženýrská a technicko-ekonomická kritéria.

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

Varianta „Základní ŘSD“ (DS04-A)

Varianta R43 „Základní ŘSD“ (DS04-A) – koridor v souladu s aktuálně zpracovanou tahovou studií z r. 2014 navazuje ve stávající MÚK Pohořelice 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 dohodnut s Rakouskou stranou a je stabilizován. Návaznost na silniční síť nižšího významu a obsluha území je zajištěna mimoúrovňovými křižovatkami Ivaň, Perná, Mikulov-sever, Mikulov-jih. Součástí koridoru jsou i dílčí úseky nově navrhovaných doprovodných komunikací.

Vymezení koridoru v proměnlivé šíři 250 – 700 m byl zpracovateli ZÚR JMK po dohodě s MD ČR poskytnut projektantem tahové studie, která je zpracována na základě stanoviska MŽP a již reflektuje na podmínky stanoviska. Koridor je vymezen tak, že kromě vlastní trasy včetně MÚK v dílčích variantách a možné etapizaci zahrnuje územní nároky pro veškeré související stavby včetně doprovodných komunikací – silnice II/395), které jsou řešeny variantně v tahové studii jako součást stavby v souběhu s vlastní trasou R52.

Varianta „Alternativní západní“ (DS04-B)

Koridor společně s variantou „ŘSD“ navazuje na již provozovaný úsek R52 Rajhrad – Pohořelice ve stávající MÚK Pohořelice, dále je veden jako kapacitní silnice v koridoru stávající silnice I/52 do prostoru Nové Vsi, kde se od společného koridoru s var. „ŘSD“ odklání západním směrem mimo vodní nádrž Nové Mlýny do trasy Nová Ves – Brod nad Dyjí – Mikulov s napojením se do společné trasy s var. „ŘSD“ jihovýchodně od Mikulova. Návaznost na silniční síť nižšího významu a obsluha území je v této variantě zajištěna MÚK Nová Ves, Pasohlávky, Brod nad Dyjí, Březí, Mikulov západ.

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.

Hodnocení variant řešení

Hodnocení variant řešení záměru DS04-A „Základní ŘSD“ a DS04-B „Alternativní západní“ je uvedeno v příloze č. 3.

Výsledek bodového hodnocení variant

	H	HA	HB	HC	HD1	HD2	HE	HF
DS04A „Základní ŘSD“	353	120	106	36	51	32	7	1
DS04B „Alternativní západní“	419	141	91	64	58	64	0	1

Komentář

Ovzduší

Koridor DS04-A neprochází územím s překročením imisních limitů. Navrhovaná realizace silnice I/52 v parametrech kapacitní silnice R52 v úseku Rajhrad – Pohořelice (I/53) je v přeshraničních souvislostech součástí spojení Brno – Mikulov – Wien a je zařazena do sítě TEN-T Core, v regionálních souvislostech pak zpřístupňuje a obsluhuje jižní část Brna, Pohořelice a Mikulov. Komunikace je vedena prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je tak minimální a celkově převládají pozitivní vlivy. Vzhledem k významu komunikace je však nutno věnovat pozornost optimalizaci trasy v rámci koridoru a technickým opatřením k minimalizaci vlivů podél nové trasy.

Koridor DS04-B neprochází územím s překročením imisních limitů. Navrhovaná realizace silnice I/52 v parametrech kapacitní silnice R52 v úseku Rajhrad – Pohořelice (I/53) je v přeshraničních souvislostech součástí spojení Brno – Mikulov – Wien a je zařazena do sítě TEN-T Core, v regionálních souvislostech pak zpřístupňuje a obsluhuje jižní část Brna, Pohořelice a Mikulov. Komunikace je vedena v území, kde se doposud obdobně zatížená silnice nenachází, a vytvoří zde nový liniový zdroj znečištění ovzduší. Jako nejvíce problematické se jeví především přiblížení k obytné zástavbě obce Březí, částečně i Brod nad Dyjí (v obou místech jsou plánovány MÚK). V oblasti města Mikulova nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. V porovnání se stávajícím stavem se zvýší kontakt s obytnou zástavbou a navíc budou realizovány dvě nevhodně umístěné MÚK, které budou zhoršovat imisní situaci, proto převládají negativní vlivy. Při realizaci této varianty bude nutno věnovat zásadní pozornost optimalizaci trasy v rámci koridoru a technickým opatřením k minimalizaci vlivů podél nové trasy; pravděpodobně bude nezbytné i přehodnotit umístění MÚK.

Z variant navrhovaných realizací silnice I/52 v parametrech kapacitní silnice R52 v úseku Rajhrad – Pohořelice (I/53) je z hlediska vlivů na ovzduší upřednostňována varianta záměru DS04-A, tzv. „Základní ŘSD“. Varianta DS04-B („Alternativní, západní“) v porovnání s variantou „Základní ŘSD“ je významně v kontaktu s obytnou zástavbou obcí Březí a Brod nad Dyjí, jedná se proto o méně žádoucí variantu. V případě varianty záměru DS04-B budou navíc na území těchto obcí nevhodně realizovány MÚK, které budou zhoršovat imisní situaci. Realizace této kapacitní silnice R52 v trase var. DS04-B je tak na hranici přípustnosti a pravděpodobně by si vyžádala zásadnější úpravy v dalších fázích projektu.

Lidské zdraví (hluk)

Koridor DS04-A je veden v souběhu se stávající komunikací I/52, na které jsou sice překročeny limitní hodnoty, avšak prakticky výhradně mimo chráněnou zástavbu (tj. hlukový limit se zde neuplatňuje). Výjimkou je oblast města Mikulova, kde nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Navrhovaná realizace silnice I/52 v parametrech kapacitní silnice R52 v úseku Rajhrad – Pohořelice (I/53) je v přeshraničních souvislostech součástí spojení Brno – Mikulov – Wien a je zařazena do sítě TEN-T Core, v regionálních souvislostech pak zpřístupňuje a obsluhuje jižní část Brna, Pohořelice a Mikulov. Kontakt s obytnou zástavbou je minimální a celkově tak převládají pozitivní vlivy; je ovšem nutno však nutno věnovat pozornost optimalizaci trasy v rámci koridoru a zajistit splnění hlukových limitů u všech chráněných objektů podél nové komunikace.

Koridor DS04-B neprochází územím s překročením hlukových limitů. Navrhovaná realizace silnice I/52 v parametrech kapacitní silnice R52 v úseku Rajhrad – Pohořelice (I/53) je v přeshraničních souvislostech součástí spojení Brno – Mikulov – Wien a je zařazena do sítě TEN-T Core, v regionálních souvislostech pak zpřístupňuje a obsluhuje jižní část Brna, Pohořelice a Mikulov. Komunikace je vedena v území, kde se doposud obdobně zatížená silnice nenachází, a vytvoří zde nový liniový zdroj hluku. Jako nejvíce problematické se jeví především přiblížení k obytné zástavbě obce Březí, částečně i Brod nad Dyjí (v obou místech jsou plánovány MÚK). V oblasti města Mikulova nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. V porovnání se stávajícím stavem se zvýší kontakt s obytnou zástavbou a navíc budou realizovány dvě nevhodně umístěné MÚK, které budou zhoršovat akustickou situaci, proto převládají negativní vlivy. Při realizaci této varianty bude nutno věnovat zásadní pozornost optimalizaci trasy v rámci koridoru a technickým opatřením k zajištění splnění hlukových limitů podél nové trasy; s ohledem na význam komunikace se doporučuje dimenzovat protihluková opatření s určitou rezervou a předejít tak možným problémům (např. při výraznějším nárůstu dopravy oproti modelovým předpokladům). Pravděpodobně bude též nezbytné přehodnotit umístění MÚK.

Z variant navrhovaných realizací silnice I/52 v parametrech kapacitní silnice R52 v úseku Rajhrad – Pohořelice (I/53) je z hlediska vlivů na lidské zdraví (hluk) vhodnější varianta záměru DS04-A, tzv. „Základní ŘSD“. Varianta DS04-B („Alternativní, západní“) v porovnání s variantou „Základní ŘSD“ je významně v kontaktu s obytnou zástavbou obcí Březí a Brod nad Dyjí, jedná se proto o méně žádoucí variantu. V případě varianty záměru DS04-B budou navíc na území těchto obcí nevhodně realizovány MÚK, které budou zhoršovat akustickou situaci. Realizace této kapacitní silnice R52 v trase var. DS04-B je tak na hranici přípustnosti a pravděpodobně by si vyžádala zásadnější úpravy v dalších fázích projektu.

Obyvatelstvo

Navrhovaná realizace silnice I/52 v parametrech kapacitní silnice R52 v úseku Rajhrad – Pohořelice (I/53) je v přeshraničních souvislostech součástí spojení Brno – Mikulov – Wien a je zařazena do sítě TEN-T Core, v regionálních souvislostech pak zpřístupňuje a obsluhuje jižní část Brna, Pohořelice a Mikulov. Koridor ve variantě DS04-A je veden prakticky v ose stávající silnice I/52, která je vedena převážně mimo kontakt s obytnou zástavbou. Výjimkou je oblast města Mikulova, kde je současná silnice vedena po okraji obytné zástavby, zatímco nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. Kontakt s obytnou zástavbou je tak minimální a celkově převládají pozitivní vlivy. Vzhledem k významu komunikace je i tak nutno věnovat pozornost optimalizaci trasy v rámci koridoru a opatřením k minimalizaci vlivů podél nové trasy (protihluková opatření, vedení komunikace v zářezu, vegetační úpravy, nahrazení místních spojení).

Navrhovaná realizace silnice I/52 v parametrech kapacitní silnice R52 v úseku Rajhrad – Pohořelice (I/53) je v přeshraničních souvislostech součástí spojení Brno – Mikulov – Wien a je zařazena do sítě TEN-T Core, v regionálních souvislostech pak zpřístupňuje a obsluhuje jižní část Brna, Pohořelice a Mikulov. Koridor DS04-B je vymezen v území, kde se doposud obdobně zatížená silnice nenachází. V místech přiblížení k obytné zástavbě je nutno očekávat určité snížení kvality bydlení vlivem hluku ze silnice, jejího estetického působení, případně i omezení průchodnosti území. Jako nejvíce problematické se jeví především přiblížení k obytné zástavbě obce Březí, částečně i Brod nad Dyjí (v obou místech jsou plánovány MÚK). V oblasti města Mikulova nová komunikace odvede dopravu do větší vzdálenosti od města. V porovnání se stávajícím stavem se zvýší kontakt s obytnou zástavbou a navíc budou realizovány dvě nevhodně umístěné MÚK, proto převládají negativní vlivy. Při realizaci

této varianty bude nutno věnovat zásadní pozornost optimalizaci trasy v rámci koridoru a opatřením k minimalizaci vlivů podél nové trasy (protihluková opatření, vedení komunikace v zářezu, vegetační úpravy, nahrazení místních spojení). Pravděpodobně bude též nezbytné přehodnotit umístění MÚK.

Z variant navrhovaných realizací silnice I/52 v parametrech kapacitní silnice R52 v úseku Rajhrad – Pohořelice (I/53) je z hlediska vlivů na obyvatelstvo vhodnější varianta záměru DS04-A, tzv. „Základní ŘSD“. Varianta DS04-B („Alternativní, západní“) v porovnání s variantou „Základní ŘSD“ je významně v kontaktu s obytnou zástavbou obcí Březí a Brod nad Dyjí, jedná se proto o méně žádoucí variantu. V případě varianty záměru DS04-B budou navíc na území těchto obcí nevhodně realizovány MÚK, které budou snižovat kvalitu bydlení. Realizace této kapacitní silnice R52 v trase var. DS04-B je tak na hranici přípustnosti.

Půdy

Zemědělský půdní fond

Příznivěji je hodnocena varianta DS04-A, neboť je na většině své délky vedena v trase stávající komunikace, čímž budou potenciální zábory půdy významně sníženy. Odnětí ze ZPF je předpokládáno pouze na úsecích uvažovaných v nové stopě anebo v důsledku rozšíření stávající komunikace. Z tohoto důvodu také dojde k méně významnému zásahu do cenných půd v I. a II. třídě ochrany nebo viničních tratí nacházejících se v blízkosti komunikace I/52.

V případě varianty DS04-B vedené na většině své délky v nové trase dojde k významnějším záborům ZPF, včetně půd náležících do I. a II. třídy ochrany, a též je předpokládáno dotčení viničních tratí.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa

Příznivěji je hodnocena varianta DS04-A z důvodu vymezení v trase stávající komunikace I/52. K novým zásahům do lesa zařazeného do kategorie zvláštního určení tedy může dojít pouze v případě rozšíření stávající komunikace.

Koridor DS04-B bude v nové stopě zasahovat v kratších úsecích do lesa hospodářského, zároveň budou narušeny funkce větrolamů, které jsou evidovány jako les zvláštního určení.

Horninové prostředí

Jako mírně příznivější lze považovat variantu DS04-B zejména z důvodu absence sesuvných území.

Varianta DS04-A prochází bodovým sesuvným územím klasifikovaným jako potenciálně aktivní a dále lokalitou ovlivněnou těžbou zemního plynu (dříve těžené výhradní ložisko Dolní Dunajovice – PZP, včetně CHLÚ a dobývacího prostoru). Tento prostor zároveň plní funkci významného zásobníku zemního plynu Dolní Dunajovice. Koridor je v tomto úseku veden v trase stávající komunikace, čímž dochází k minimalizaci potenciálních vlivů (především na nadzemní část zásobníku a lokalit s vrty). Vedení trasy ve variantě DS04-B není sice uvažováno přes výše jmenované ložisko, ale v nové stopě by procházela přes území podzemního zásobníku. Ani u jedné z předložených variant se nepředpokládá významné ovlivnění podpvrchových zásob zemního plynu a v tomto ohledu jsou proto hodnoceny shodně.

Voda

Podzemní voda

Příznivěji je hodnocena varianta DS04-A, neboť je uvažována na většině své délky v trase stávající komunikací I/52 a významné zásahy v podobě terénních úprav, kterými by mohlo dojít k dotčení

hladiny podzemních vod, zde nejsou předpokládány. Režim podzemních vod byl již ovlivněn v průběhu realizace stávající silnice I/52. Zároveň nedojde k zásadnímu ovlivnění kvality podzemních vod v důsledku zimní údržby na komunikaci nad stávající úroveň.

Koridor DS04-B je zpravidla vymezen v nové stopě a vznik výše popsaných vlivů v tomto případě nelze jednoznačně vyloučit.

Povrchová voda

Příznivěji je hodnocena varianta DS04-A. V úsecích, kde dochází ke střetu se záplavovým územím Jihlavy a ochranného pásma vodního zdroje II. stupně je koridor veden v trase stávající silnice I/52 a zásadní ovlivnění odtokových poměrů nebo kvality a zásob vodního zdroje nad stávající úroveň není předpokládáno. Zároveň v řadě případů nedojde k novému technickému křížení komunikace s vodními toky (totéž platí v případě přechodu vodního díla Nové Mlýny). Těž nedojde k zásadnímu ovlivnění kvality vod v důsledku zimní údržby nad stávající úroveň. Spíše lze rekonstrukcí stávající komunikace předpokládat snížení tohoto negativního vlivu.

Varianta DS04-B v nové stopě přechází řeku Dyji včetně jejího záplavového území. Přechod se vyznačuje převažující vzájemně kolmou orientací, čímž jsou potenciálně vlivy na odtokové poměry minimalizovány. Dále dochází k zásahu do ochranného pásma vodního zdroje II.a a II.b přičemž ochranné pásmo I. stupně se nachází v blízkosti uvažované MÚK. Riziko ovlivnění kvality a zásob vodního zdroje je považováno za více pravděpodobné. Realizací komunikace dojde k nárůstu zpevněných ploch, novému křížení s vodními toky a tím k dalšímu ovlivnění odtokových poměrů včetně předpokladu ovlivnění kvality vod v důsledku zimní údržby v území prozatím tímto negativem nezatíženým.

Hmotné statky

Obě varianty procházejí v blízkosti zastavěných území jednotlivých obcí. Ve vztahu k potenciálnímu ovlivnění existující zástavby jsou hodnoceny shodně. V měřítku ZÚR JMK nebyly negativní vlivy identifikovány.

Kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického

Obě posuzované varianty zasahují do území s výskytem archeologických nálezů ÚAN I. a II. kategorie. Vliv byl u obou řešení identifikován shodný. Varianta DS04-A na většině své délky kopíruje stopu stávající komunikace, avšak zasahuje do většího počtu archeologických nálezů. Lze předpokládat, že v rámci realizace této komunikace již došlo k uskutečnění potenciálních nálezů. Koridor varianty DS04-B je veden v nové trase, ale do jednotlivých lokalit zasahuje pouze okrajově. Z hlediska vyhodnocení vlivů na danou složku ŽP nebyly identifikovány zásadní rozdíly.

Shrnutí výsledků hodnocení na území Natura 2000

Z hlediska vlivu na lokality soustavy Natura 2000 je jako vhodnější hodnocena varianta DS04-B „Alternativní západní“. Vlivy jsou hodnoceny jako méně významné.

Závěr

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 a technicko-ekonomická.