

zajistí ochranu významných přírodních, kulturně historických a estetických hodnot krajiny a úkoly, jejichž naplňování přispěje k posílení kvality krajiny Jihomoravského kraje.

A.6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných

A.6.1. Vyhodnocení priorit územního plánování kraje pro zajištění udržitelného rozvoje

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje stanovují základní priority územního plánování Jihomoravského kraje k dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel. Uvedené priority nejsou v rozporu s prioritami uvedenými ve strategických dokumentech v oblasti ochrany životního prostředí a územního plánování přijatými na národní a krajské úrovni (viz kap. 2). Prosazování uvedených priorit územního plánování uvedených v ZÚR JMK a jejich zohlednění a zapracování do navazujících územně plánovacích dokumentací (územních plánů, územních studií, regulačních plánů) je krokem směřujícím ke zlepšení kvality životního prostředí na území kraje.

A.6.2. Vyhodnocení rozvojových oblastí a rozvojových os a specifických oblastí

Pro každou z vymezených rozvojových oblastí a rozvojových os a specifických oblastí byl sestaven přehled nejvýznamnějších environmentálních limitů, jejichž přítomnost musí být při navrhování konkrétní rozvojových aktivit respektována a v rámci projektového řešení konkrétních záměrů (staveb, projektů) musí být stanovena opatření k vyloučení či minimalizaci vlivů na uvedené environmentální limity.

Rozvojová oblast podle politiky územního rozvoje

OB3 metropolitní rozvojová oblast Brno

Hlavní environmentální limity v území OB3:

- **Výhradní ložiska:** Bošovice, Bratčice, Březina u Křtin, Čebín, Čebín-Dálky, Černovice-Jenišova jáma, Dolní Kounice, Horákov, Hrušovany u Brna, Hrušovany u Brna-Protlas, Ivanovice u Brna – Jinačovice, Křtiny, Ledce – Hrušovany u Brna, Líšeň-Lesní lom, Líšeň 2, Malhostovice, Maloměřice-Hády, Medlov, Medlov – Smolín, Modřice, Mokrý u Brna, Nosislav, Ochoz u Brna, Omice, Smolín – Žabčice, Šlapanice, Žabčice – Smolín, Želešice, Židenice
- **Chráněná ložisková území:** Borkovany, Bratčice, Březina u Křtin, Čebín, Čebín-Dálky, Dolní Kounice, Horákov, Hrušovany u Brna, Jinačovice, Křtiny, Ledce u Židlochovic, Ledce u Židlochovic I., Líšeň (Lesní lom), Malhostovice, Maloměřice-Hády, Medlov, Medlov I., Medlov II., Modřice, Nosislav, Smolín, Šlapanice, Újezd u Brna, Žabčice
- **Chráněná krajinná oblast Moravský kras** (I. a II. zóna)
- **Maloplošná zvláště chráněná území:** NPP Červený kopec, NPP Jeskyně Pekárna, NPP Stránská skála, NPR Býčí skála, NPR Habrůvecká bučina, NPR Hádecká planinka, PP Andělka a Čertovka, PP Augšperský potok, PP Bezourek, PP Bílá hora, PP Březina, PP Červené stráně, PP Drásovský kopeček, PP Holásecká jezera, PP Horka, PP Hynčicovy skály, PP Junácká louka, PP Kavky, PP

Kněžnice, PP Knížecí les, PP Křtinský lom, PP Kůlny, PP Malhostovické kopečky, PP Medlánecká skalka, PP Medlánecké kopce, PP Mniší hora, PP Na hájku, PP Na lesní horce, PP Na skalách, PP Návrší, PP Netopýrky, PP Nosislavská zátočina, PP Nové hory, PP Obřanská stráž, PP Pekárna, PP Písky, PP Přísnotický les, PP Rájecká tůň, PP Santon, PP Skalky u Přehrady, PP Soběšické rybníčky, PP Střelická bažinka, PP Střelický les, PP Šiberná, PP U Staré Vápenice, PP Údolí Kohoutovického potoka, PP V olších, PP Velatická slepencová stráž, PP Velká Klajdovka, PP Velké Družďavy, PP Velký hájek, PP Vinohrady, PP Zlobice, PP Žabárník, PP Žebětín, PP Žebětínský rybník, PR Babí doly, PR Babí lom, PR Bayerova, PR Bosonožský hájek, PR Břenčák, PR Březinka, PR Coufava, PR Černovický hájek, PR Čihadlo, PR Dřínová, PR Holé vrchy, PR Jelení skok, PR Jelení žlíbek, PR Kamenný vrch, PR Krnovec, PR Malužín, PR Mokřad pod Típečkem, PR Obůrky-Třeštětec, PR Plačkův les a říčka Šatava, PR Rakovecké stráně a údolí bledulí, PR Špice, PR U Brněnky, PR U Výpustku, PR Údolí Řičky, PR Velký Hornek, PR Zadní Hady

- **Lokality soustavy Natura 2000: Evropsky významné lokality** – Bezourek, Bílá hora, Bosonožský hájek, Hobrtenky, Jižní svahy Hádů, Kamenný vrch, Knížecí les, Křtiny-kostel, Letiště Medlánky, Luční údolí, Malhostovické kopečky, Meandry Jihlavy, Modřické rameno, Moravský kras, Mušovský luh, Na lesní horce, Nad Brněnskou přehradou, Netopýrky, Nové hory, Pisárky, Přísnotický les, Rakovecké údolí, Rosice-zámek, Rumunská bažantnice, Sivický les, Slavkovský zámecký park a aleje, Stránská skála, Střelická bažinka, Šlapanické slepence, Špice, Šumické rybníky, Údolí Svitavy, Vranovický a Plačkův les, Zlobice, Výrovy skály, Zřídla u Nesvačilk, Žebětín, Židlochovický zámecký park
- **Přírodní parky:** Baba, Bobrava, Niva Jihlavy, Podkomorské lesy, Rakovecké údolí, Řičky, Údolí Bílého potoka, Výhon
- **Prvky územního systému ekologické stability**
- **Památková ochrana:** MPZ Slavkov u Brna, VPZ Tuřany-Brněnské Ivanovice, MPR Brno, archeologická rezervace Staré zámky u Líšně, ostatní památkové rezervace – Stará Huť v Josefském údolí u Olomučan

ZÚR JMK zpřesňují vymezení OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno.

Ve vymezené OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno je nutné vytvářet podmínky pro ochranu výše uvedených environmentálních limitů, ochranu ovzduší a lidského zdraví.

Stanovené požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování vytváří podmínky pro ekonomický rozvoj dané oblasti, rozvoj sídelní struktury, umísťování systémů dopravní a technické infrastruktury. Z úkolů pro územní plánování je z hlediska vlivu na ŽP významný úkol „Podmínit územní rozvoj v oblastech, kde jsou identifikovány potenciální kumulativní vlivy“. Zajištěním jeho uplatňování lze eliminovat rozsahu vlivů na dotčené složky životního prostředí.

Rozvojové osy podle politiky územního rozvoje

OS5 rozvojová osa Praha – (Kolín) – Jihlava – Brno

Hlavní environmentální limity v území OS5:

- **Přírodní parky:** Údolí Bílého potoka
- **Prvky územního systému ekologické stability**

Rozvojová osa je vymezena v koridoru dálnice D1.

Ve vymezené rozvojové ose OS5 Praha – (Kolín) – Jihlava – Brno je nutné vytvářet podmínky pro ochranu výše uvedených environmentálních limitů, ochranu ovzduší a lidského zdraví.

Stanovené požadavky na uspořádání a využití území jsou formulovány s cílem podpory rozvoje obcí v této oblasti a omezení dopadů marginalizace. Z hlediska vlivu na sledované složky životní prostředí lze kladně hodnotit stanovený úkol územního plánování požadující zajištění podmínek pro připravované změny území. V rámci tohoto úkolu lze vytvářet podmínky pro zachování kvality životního prostředí.

OS9 rozvojová osa Brno – Svitavy / Moravská Třebová

Rozvojová osa je vymezena v koridoru silnice I/43.

Hlavní environmentální limity v území OS9:

- **Výhradní ložiska:** Blansko 1-Jezírka, Blansko 2-Mošna, Boskovice – Chrudichromy, Boskovice 1, Boskovice 3, Černá Hora, Deštná – Dolní Smržov, Letovice-Havírna, Lhota Rapotina, Rudka – Kunštát, Spešov – Dolní Lhota, Voděrady, Voděrady – Zbraslavec
- **Chráněná ložisková území:** Boskovice I.A, Boskovice I.B, Boskovice III., Dolní Smržov, Kunštát, Lhota Rapotina, Nýrov, Rudka u Kunštátu, Třebětín u Letovic, Voděrady
- **Dobývací prostory:** Blansko I., Blansko III.-Mošna, Boskovice, Boskovice II, Boskovice I., Černá Hora, Dolní Lhota, Kunštát, Lhota Rapotina, Voděrady, Voděrady I.
- **Chráněná oblast přirozené akumulace vod:** Východočeská křída
- **Maloplošná zvláště chráněná území:** PP Bačov, PP Čtvrtky za Bořím, PP Kunštátská obora, PP Lebedák, PP Lysická obora, PP Park Letovice
- **Lokality soustavy Natura 2000: Evropsky významné lokality:** Blansko-kostel, Údolí Svitavy
- **Přírodní parky:** Halasovo Kunštátsko, Lysicko, Řehořkovo Kořenecko
- **Prvky územního systému ekologické stability**
- **Památková ochrana:** MPZ Boskovice
- **Aktivní zóna záplavového území:** Bělá, Křetínka, Svitava

Ve vymezené rozvojové ose OS9 Brno – Svitavy / Moravská Třebová je nutné vytvářet podmínky pro ochranu výše uvedených environmentálních limitů, ochranu ovzduší a lidského zdraví.

Stanovené požadavky na uspořádání a využití území jsou formulovány s cílem podpory rozvoje veřejné infrastruktury, zajištění protipovodňové ochrany a vytvoření podmínek pro využití brownfields. Naplňování stanovených požadavků bude spojeno s nárůstem vlivů na složky ŽP. Z hlediska vlivu na sledované složky životní prostředí lze kladně hodnotit stanovený úkol územního plánování požadující zajištění podmínek pro připravované změny území. V rámci tohoto úkolu lze vytvářet podmínky pro zachování kvality ŽP.

OS10 rozvojová osa (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava)

Rozvojová osa je vymezena v koridoru dálnice D1.

Hlavní environmentální limity v území OS10:

- **Výhradní ložiska:** Břeclav 1, Břeclav 2, Břeclav 3, Břeclav 4, Břeclav 41, Břeclav 5, Dědice, Drysice, Habrovany, Hodonín – Břeclav, Hrušky, Hrušky (Tvrdonice)-PZP, Hrušky 233

(Tvrdonice), Hustopeče u Brna 2, Charvátská Nová Ves, Charvátská Nová Ves 1, Lanžhot, Luleč, Podivín, Poštorná, Poštorná-4. obzor-stř. baden, Poštorná-8b. obzor-stř. baden, Poštorná-Charvátská Nová Ves, Poštorná-jíly, Poštorná-písky, Poštorná 15, Pustiměř, Tvrdonice – Kostice 15, Týnec na Moravě, Velké Bílovice – Moravský Žižkov, Velké Bílovice-67, Velké Pavlovice, Velké Pavlovice-lšperky

- **Chráněná ložisková území:** Borkovany, Bratčice, Březina u Křtin, Čebín, Čebín-Dálky, Dolní Kounice, Horákov, Hrušovany u Brna, Jinačovice, Křtiny, Ledce u Židlochovic, Ledce u Židlochovic I., Líšeň (Lesní lom), Malhostovice, Maloměřice-Hády, Medlov, Medlov I., Medlov II., Modřice, Neslovice, Nosislav, Smolín, Šlapanice, Újezd u Brna, Žabčice
- **Dobývací prostory:** Bohunice, Bosonohy, Bratčice, Brno-Královo Pole, Brno-Nový Lískovec, Čebín, Čebín I., Černovice, Černovice I., Černovice II., Černovice III, Černovice V., Dolní Kounice, Dolní Kounice I., Hrušovany I., Hrušovany u Brna, Hrušovany u Brna II, Komín, Křtiny, Křtiny I., Ledce u Židlochovic, Ledce u Židlochovic I, Líšeň, Líšeň I., Líšeň II, Malhostovice, Maloměřice (Hády), Medlov I, Měnin I., Měnin II., Modřice, Mokrá, Němčičky, Ochoz u Brna, Ochoz u Brna I., Ochoz u Brna II., Omice, Újezd u Brna, Zbýšov, Žabčice, Želešice, Židenice
- **Chráněná přirozené akumulace vod:** Kvartér řeky Moravy
- **Aktivní zóna záplavového území:** Haná, Rakovec, Rakovec posunutý, Soutok Morava Dyje, Trkmanka
- **Maloplošná zvláště chráněná území:** NPR Cahnov-Soutok, NPR Lednické rybníky, NPR Pouzdřanská step-Kolby, NPR Ranšpurk, PP Hřebenatkový útes, PP Jezírko Kutnar, PP Mechovkový útes, PP Panská skála, PP Trkmanec-Rybníčky, PP Zimarky, PR Františkův rybník, PR Kamenný vrch, PR Stepní stráň u Komořan, PR Stibůrkovská jezera, PR Věstonická nádrž
- **Lokality soustavy Natura 2000: Ptačí oblasti:** Lednické rybníky, Soutok-Tvrdonicko, Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, **Evropsky významné lokality:** Břeclav – kaple u nádraží, Dědice – kostel, Hochberk, Kamenný vrch u Kurdějova, Lednické rybníky, Letiště Marchanice, Niva Dyje, Pouzdřanská step-Kolby, Přední kopaniny, Přední kout, Soutok-Podluží, Stepní stráně u Komořan, Trkmanec-Rybníčky, Trkmanské louky, Vranovický a Plačkův les, Zimarky
- **Biosférické rezervace:** Dolní Morava
- **Přírodní parky:** Niva Dyje
- **Prvky územního systému ekologické stability**
- **Památková ochrana:** památky UNESCO – Lednicko-valtický areál, MPZ Vyškov, KPZ Lednicko-valtický areál, archeologická rezervace Břeclav – Pohansko

Ve vymezené rozvojové ose OS10 (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava) je nutné vytvářet podmínky pro ochranu výše uvedených environmentálních limitů, ochranu ovzduší a lidského zdraví.

Stanovené požadavky na uspořádání a využití území jsou formulovány s cílem podpory rozvoje veřejné infrastruktury, rozvoje bydlení zajištění protipovodňové ochrany a vytvoření podmínek pro využití brownfields. Naplňování stanovených požadavků bude spojeno s nárůstem vlivů na složky ŽP. Z hlediska vlivu na sledované složky životní prostředí lze kladně hodnotit stanovený úkol územního plánování požadující zajištění podmínek pro připravované změny území. V rámci tohoto úkolu lze vytvářet podmínky pro zachování kvality ŽP.

OS11 rozvojová osa Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – hranice ČR / Rakousko

Rozvojová osa je vymezena při jihovýchodní hranici kraje, její osu tvoří koridor silnice I/55.

Hlavní environmentální limity v území OS11:

- **Výhradní ložiska:** Hodonín, Hodonín-01, Hodonín-02, Hodonín-03, Hodonín – Břeclav, Hrušky, Hrušky (Tvrdonice)-PZP, Josefov, Lužice, Lužice 2-Moravská Nová Ves, Mutěnice 8, Rohatec, Týnec na Moravě
- **Chráněná ložisková území:** Břeclav, Dubňany, Dubňany I., Hodonín, Hodonín I., Hodonín IV., Hodonín IX., Hodonín VI., Hodonín VII., Hodonín VIII., Hodonín X., Hrušky-PZP, Moravská Nová Ves, Tvrdonice, Vracov
- **Dobývací prostory:** Dubňany, Hodonín, Hodonín I., Hodonín II., Hodonín III., Hodonín V., Hodonín VI., Hodonín VII, Hrušky, Moravská Nová Ves, Moravská Nová Ves I., Strážnice – Přívoz, Tvrdonice, Týnec, Veselí nad Moravou, Veselí nad Moravou I., Veselí nad Moravou II., Vracov – Bzenec
- **Chráněná oblast přirozené akumulace vod:** Kvartér řeky Moravy
- **Aktivní zóna záplavového území:** Morava, Soutok Morava Dyje, Velička
- **Chráněná krajinná oblast:** Bílé Karpaty (I. a II. zóna)
- **Maloplošná zvláště chráněná území:** NPP Váté písky, PP Očovské louky, PP Osypané břehy, PP Pánov, PP Žerotín, PR Oskovec II, PR Skařiny, PR Stupava
- **Lokality soustavy Natura 2000: Ptačí oblast:** Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, Soutok-Tvrdonicko; **Evropsky významné lokality:** Čertoryje, Hodonínská doubrava, Očov, Soutok-Podluží, Strážnická Morava, Strážnicko, Váté písky
- **Přírodní parky:** Mikulčický luh, Strážnické Pomoraví
- **Biosférická rezervace UNESCO:** Bílé Karpaty, Dolní Morava
- **Prvky územního systému ekologické stability**
- **Památková ochrana:** VPR Petrov Plže, MPZ Strážnice, MPZ Veselí nad Moravou

Ve vymezené rozvojové ose OS11 Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – hranice ČR / Rakousko je nutné vytvářet podmínky pro ochranu výše uvedených environmentálních limitů, ochranu ovzduší a lidského zdraví.

Stanovené požadavky na uspořádání a využití území jsou formulovány s cílem podpory ekonomického rozvoje území, rozvoje dopravní a technické infrastruktury. Naplňování stanovených požadavků bude spojeno s nárůstem vlivů na složky ŽP. Z hlediska vlivu na sledované složky životního prostředí lze kladně hodnotit stanovený úkol územního plánování požadující zajištění podmínek pro připravované změny území. V rámci tohoto úkolu lze vytvářet podmínky pro zachování kvality ŽP.

Rozvojové oblasti nadmístního významu

N-OB1 rozvojová oblast Znojmo

Hlavní environmentální limity v území N-OB1:

- **Výhradní ložiska:** Božice 6, Mašovice-Hradiště, Plenkovice, Tasovice, Únanov

- **Chráněná ložisková území:** Borotice nad Jevišovkou, Plenkovice, Tasovice, Únanov-východ, Žerůtky
- **Dobývací prostory:** Dyje, Hodonice, Mašovice, Mašovice I., Tasovice II., Tasovice I., Únanov, Žerůtky
- **Aktivní zóna záplavového území:** Daníž, Dyje
- **Národní park Podyjí (I. a II.zóna)**
- **Maloplošná zvláště chráněná území:** PP Cínová hora, PP Červený rybníček, PP Kamenná hora u Derflic, PP Pustý kopec u Konic, PP Střebovský kopec, PP Šafářka
- **Lokality soustavy Natura 2000: Ptačí oblast:** Podyjí; **Evropsky významné lokality:** Citonice-rybník Skalka, Dyjské svahy, Ječmeniště, Kamenná hora u Derflic, Kaolinka Únanov, Mašovice-lom, Mašovická střelnice, Meandry Dyje, Načeratický kopec, Podyjí, Tasovický lom, Tvořihrázský les, Vrbovecký rybník, Znojmo-Kostel Nalezení sv. kříže
- **Přírodní parky:** Jevišovka
- **Prvky územního systému ekologické stability**
- **Památková ochrana:** MPR Znojmo

Ve vymezené rozvojové oblasti N-OB1 Znojmo je nutné vytvářet podmínky pro ochranu výše uvedených environmentálních limitů, ochranu ovzduší a lidského zdraví.

Stanovené požadavky na uspořádání a využití území jsou formulovány s cílem koordinace rozvoje města Znojma a okolních sídel a usměrnění suburbanizačních procesů, rozvoje bydlení, dopravní a technické infrastruktury a zajištění protipovodňové ochrany sídel. Naplňování stanovených požadavků bude spojeno s tlakem na složky ŽP. Z hlediska vlivu na sledované složky životního prostředí lze kladně hodnotit stanovený úkol územního plánování požadující zajištění podmínek pro připravované změny území. V rámci tohoto úkolu lze vytvářet podmínky pro zachování kvality ŽP.

Rozvojové osy nadmístního významu

N-OS1 rozvojová osa Znojemská

Hlavní environmentální limity v území N-OS1:

- **Maloplošná zvláště chráněná území:** NPP Miroslavské kopce, PP Oleksovická mokřina, PP Oleksovické vřesoviště
- **Lokality soustavy Natura 2000: Evropsky významné lokality:** Jevišovka, Miroslavské kopce, Oleksovická mokřina, Štěpánovský lom
- **Prvky územního systému ekologické stability**

Ve vymezené rozvojové ose N-OS1 Znojemská je nutné vytvářet podmínky pro ochranu výše uvedených environmentálních limitů, ochranu ovzduší a lidského zdraví.

Stanovené požadavky na uspořádání a využití území jsou formulovány s cílem zajištění rozvoje obcí zařazených do této rozvojové osy a minimalizace marginalizace území, vytváření podmínek pro rozvoj technické a dopravní infrastruktury, zajištění protipovodňové ochrany a zajištění podpory využití ploch brownfields. Naplňování stanovených požadavků bude spojeno s nárůstem vlivů na složky ŽP. Z hlediska vlivu na sledované složky životního prostředí lze kladně hodnotit stanovený úkol územního plánování požadující zajištění podmínek pro připravované změny území. V rámci tohoto úkolu lze vytvářet podmínky pro zachování kvality ŽP.

N-OS2 rozvojová osa Vídeňská

Hlavní environmentální limity v území N-OS2:

- **Výhradní ložiska:** Dolní Dunajovice, Dolní Dunajovice-PZP
- **Chráněná ložisková území:** Dolní Dunajovice, Dolní Dunajovice I
- **Dobývací prostory:** Dolní Dunajovice, Dolní Dunajovice II, Mikulov
- **Aktivní zóna záplavového území:** Jihlava, Polní potok
- Chráněná krajinná oblast Pálava (I. a II. zóna)
- **Maloplošná zvláště chráněná území:** NPP Dunajovické kopce, NPR Děvín-Kotel-Soutěska, NPR Tabulová, Růžový vrch a Kočičí kámen, PP Anenský vrch, PP Betlém, PP Dolní mušovský luh, PP Kienberg, PP Kočičí skála, PP Růžový kopec, PR Milovická stráž, PR Svatý kopeček, PR Šibeničník, PR Turoid, PR Věstonická nádrž
- **Lokality soustavy Natura 2000: Ptačí oblasti:** Pálava, Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny; **Evropsky významné lokality:** Děvín, Dunajovické kopce, Milovický les, Mušovský luh, Stolová hora, Svatý kopeček u Mikulova, Turoid
- **Biosférická rezervace UNESCO:** Dolní Morava
- **Prvky územního systému ekologické stability**
- **Památková ochrana:** MPR Mikulov

Ve vymezené rozvojové ose N-OS2 Vídeňská je nutné vytvářet podmínky pro ochranu výše uvedených environmentálních limitů, ochranu ovzduší a lidského zdraví.

Stanovené požadavky na uspořádání a využití území jsou formulovány s cílem zajištění ochrany výjimečnosti kulturní krajiny Mikulovska, zajištění podpory rozvoje obcí a demografického růstu, podpory rozvoje využití ploch brownfields, podpory rozvoje dopravní a technické infrastruktury a zajištění protipovodňové ochrany sídel. Naplňování stanovených požadavků bude spojeno s nárůstem vlivů na složky ŽP. Z hlediska vlivu na sledované složky životního prostředí lze kladně hodnotit stanovený úkol územního plánování požadující zajištění podmínek pro připravované změny území. V rámci tohoto úkolu lze vytvářet podmínky pro zachování kvality ŽP.

N-OS3 rozvojová osa Kyjovská

Hlavní environmentální limity v území N-OS3:

- **Výhradní ložiska:** Bzenec, Bzenec – Vracov, Ježov – Pokrok – Barbora 2, Kyjov – Svatobořice, Moravský Písek – Uherský Ostroh, Rohatec, Uherský Ostroh – Moravský Písek, Vacenovice, Vracov
- **Chráněná ložisková území:** Kyjov, Moravský Písek, Vlkoš, Vracov
- **Dobývací prostory:** Bzenec, Bzenec I., Ježov, Kyjov, Kyjov I., Strážnice – Přívoz, Vacenovice I., Vlkoš, Vlkoš I, Vlkoš II, Vracov – Bzenec, Vracov II, Vracov I, Vracov III
- **Chráněná oblast přirozené akumulace vod:** Kvartér řeky Moravy
- **Aktivní zóna záplavového území:** Morava, Soutok Morava Dyje, Syrovinka, Velička
- **Maloplošná zvláště chráněná území:** NPP Váté písky, PP Osypané břehy, PP Vojenské cvičiště Bzenec, PP Vypálenky, PR Oskovec

- **Lokality soustavy Natura 2000: Ptačí oblasti:** Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví;
Evropsky významné lokality: Bzenecká střelnice, Strážnická Morava, Váté písky, Vracovská doubrava, Vypálenky
- **Přírodní parky:** Strážnické Pomoraví
- **Prvky územního systému ekologické stability**
- **Památková ochrana:** MPZ Kyjov

Ve vymezené rozvojové ose N-OS3 Kyjovská je nutné vytvářet podmínky pro ochranu výše uvedených environmentálních limitů, ochranu ovzduší a lidského zdraví.

Stanovené požadavky na uspořádání a využití území jsou formulovány s cílem vytvoření podmínek pro rozvoj obcí, rozvoj ekonomických aktivit, využití ploch brownfields, rozvoj dopravní a technické infrastruktury a zajištění protipovodňové ochrany sídel. Naplňování stanovených požadavků bude spojeno s nárůstem vlivů na složky ŽP. Z hlediska vlivu na sledované složky životního prostředí lze kladně hodnotit stanovený úkol územního plánování požadující zajištění podmínek pro připravované změny území. V rámci tohoto úkolu lze vytvářet podmínky pro zachování kvality ŽP.

Centra osídlení

ZÚR JMK vymezují tyto kategorie center osídlení:

Nadregionální centrum – město Brno

Regionální centra – města Blansko, Boskovice, Břeclav, Hodonín, Kyjov, Veselí nad Moravou, Vyškov, Znojmo.

Subregionální centra – města Bučovice, Hustopeče, Ivančice, Kuřim, Letovice, Mikulov, Moravský Krumlov, Pohořelice, Rosice, Slavkov u Brna, Strážnice, Tišnov.

Mikroregionální centra – města Bzenec, Hrušovany nad Jevišovkou, Ivanovice na Hané, Jevišovice, Klobouky u Brna, Kunštát, Modřice, Olešnice, Rousínov, Šlapanice, Valtice, Velká nad Veličkou, Velké Opatovice, Veverská Bítýška, Ždánice, Židlochovice.

Lokální centra – města Adamov, Čejč, Černá Hora, Dubňany, Jedovnice, Lednice, Lomnice, Lysice, Miroslav, Oslavany, Rájec-Jestřebí, Rajhrad, Velké Bílovice, Velké Pavlovice, Vracov, Vranov nad Dyjí, Zastávka.

Naplňování stanovených požadavků na uspořádání území a úkolů pro územní plánování bude spojeno s potenciálními vlivy na všechny sledované složky životního prostředí. Rozsah a intenzita působení těchto vlivů je závislá na formě jejich naplňování. V rámci zpracování navazujících územně plánovacích dokumentací je nutné vytvářet podmínky pro zajištění ochrany kvality životního prostředí.

A.6.3. Vyhodnocení specifických oblastí

Specifické oblasti nadmístního významu

N-SOB1 specifická oblast Vranovsko-Jevišovicko

Hlavní environmentální limity v území N-SOB1:

- **Výhradní ložiska:** Černín, Jamolice-Havran, Štítary – Pavlice-Kraví hora, Uherčice – Horka – Korolupy, Únanov – Tvořihráz, Zblovce

- **Chráněná ložisková území:** Černín, Jamolice-Havran, Korolupy, Štítary na Moravě, Únanov I.
- **Dobývací prostory:** Zblovce
- **Aktivní zóna záplavového území:** Jihlava, Rokytná
- **Národní park Podyjí** (I. a II. zóna)
- **Maloplošná zvláště chráněná území:** PP Bílá skála u Jamolic, PP Kysibl, PP Mikulovické jezero, PP Pod Šibeničním kopcem, PP Rudlické kopce, PP Široký, PP Uherčická louka, PP Ve Žlebě, PP Žleby, PR Bílý kříž, PR Na Kocourkách, PR Podhradské skály, PR Růžový vrch, PR Suché skály, PR Tisová stráň, PR U doutné skály, PR Velká skála
- **Lokality soustavy Natura 2000: Ptačí oblasti:** Podyjí; **Evropsky významné lokality:** Jedlový les a údolí Rokytné, Lapikus, Mikulovický les, Na Kocourkách, Nový zámek Jevišovice, Pod Šibeničním kopcem, Podyjí, Řeka Rokytná, Starý zámek Jevišovice, Široký, Tavíkovice-zámek, Tvoříhrázský les, Údolí Dyje, Údolí Jihlavy, Uherčice-zámek, Ve Žlebě, Velký kopec, Vranov nad Dyjí – základní škola
- **Přírodní parky:** Jevišovka, Rokytná, Střední Pojhlaví
- **Prvky územního systému ekologické stability**
- **Památková ochrana:** MPZ Jevišovice, VPZ Vratěšín, KPZ Vranovsko-Bítovsko

Ve vymezené specifické oblasti N-SOB1 Vranovsko-Jevišovicko je nutné vytvářet podmínky pro ochranu výše uvedených environmentálních limitů, ochranu ovzduší a ochranu lidského zdraví.

Stanovené požadavky na uspořádání a využití území jsou formulovány s cílem usměrnění prostorového rozvoje sídel, stabilizace demografického vývoje a minimalizace marginalizace území, podpory obslužných funkcí, cestovního ruchu, rekreace a ekologicky orientované turistiky.

Úkoly pro územní plánování jsou zaměřeny na vytváření podmínek pro cyklistiku a zlepšení kvality dopravní infrastruktury. Naplňování uvedených požadavků a úkolů nebude spojeno s významnými negativními vlivy na kvalitu životního prostředí.

N-SOB2 specifická oblast Hornácko

Hlavní environmentální limity v území N-SOB2:

- **Výhradní ložiska:** Velká nad Veličkou
- **Chráněná ložisková území:** Velká nad Veličkou
- **Dobývací prostory:** Velká nad Veličkou
- **Aktivní zóna záplavového území:** Velička
- **Chráněná krajinná oblast Bílé Karpaty** (I. a II. zóna)
- **Maloplošná zvláště chráněná území:** NPP Búrová, NPR Čertoryje, NPR Jazevčí, NPR Porážky, NPR Zahrady pod Hájem, PP Borky, PP Háj u Lipova, PP Nad Vápenkou, PP Střečkův kopec, PP Vápenky, PP Velický hliník, PR Háj u Louky, PR Hloží, PR Kobylí hlava, PR Machová
- **Lokality soustavy Natura 2000: Evropsky významné lokality:** Bílé Karpaty, Čertoryje, Jasenová, Velický hliník, Lipov-kostel, Milejovské louky, Nad Vápenkou
- **Biosférická rezervace UNESCO Bílé Karpaty**
- **Prvky územního systému ekologické stability**
- **Památková ochrana:** VPR Blatnice-Stará Hora, VPZ Javorník-Kopánky, VPZ Vápenky

Ve vymezené specifické oblasti N-SOB2 Hornácko je nutné vytvářet podmínky pro ochranu výše uvedených environmentálních limitů, ochranu ovzduší a ochranu lidského zdraví.

Stanovené požadavky na uspořádání a využití území jsou formulovány s cílem stabilizace demografického vývoje, podpory obslužných funkcí, cestovního ruchu, rekreace a ekologicky orientované turistiky, zlepšení parametrů dopravní infrastruktury a dostupnosti center osídlení Jihomoravského kraje.

Úkoly pro územní plánování jsou zaměřeny na vytváření podmínek pro cyklistiku a zlepšení kvality dopravní infrastruktury. Naplňování uvedených požadavků a úkolů nebude spojeno s významnými negativními vlivy na kvalitu životního prostředí.

N-SOB3 specifická oblast Olešnicko-Tišnovsko

Hlavní environmentální limity v území N-SOB3:

- **Výhradní ložiska:** VPZ Javorník-Kopánky, VPZ Vápenky
- **Chráněná ložisková území:** Černvír, Smrček
- **Maloplošná zvláště chráněná území:** PP Cukl a Rozsečské rašeliniště, PP Dědkovo, PP Dobrá studně, PP Habrová, PP Hersica, PP Horní Židovka, PP Hrušín, PP Kačiny, PP Klášterce, PP Lhotské jalovce a stěny, PP Loucká obora, PP Míchovec, PP Na kutinách, PP Nad Berankou, PP Nyklovický potok, PP Padělky, PP Pílský rybníček, PP Rojetínský hadec, PP Sýkoř, PP Synalovské kopaniny, PP Trenckova rokle, PP Údolí Chlébského potoka, PP V Jezdinách, PR Čepičkův vrch a údolí Hodonínky, PR Hrádky, PR Kavinský potok, PR Nad horou, PR Ploník, PR Pod Sýkořskou myslivnou, PR Sokolí skála
- **Lokality soustavy Natura 2000: Evropsky významné lokality:** Bobrůvka, Crhov-Rozsíčka, Čepičkův vrch a údolí Hodonínky, Dědkovo, Dobrá studně, Doubravník-kostel, Panský les – Jezdiny, Prudká, Rojetínský hadec, Sokolí skála, Trenckova rokle, Údolí Chlébského potoka
- **Přírodní parky:** Halasovo Kunštátsko, Svratecká hornatina
- **Prvky územního systému ekologické stability**
- **Památková ochrana:** MPZ Doubravník, VPZ Veselka

Ve vymezené specifické oblasti N-SOB3 Olešnicko-Tišnovsko je nutné vytvářet podmínky pro ochranu výše uvedených environmentálních limitů, ochranu ovzduší a ochranu lidského zdraví.

Stanovené požadavky na uspořádání a využití území jsou formulovány s cílem usměrnění prostorového rozvoje sídel, stabilizace demografického vývoje a minimalizace marginalizace území, podpory obslužných funkcí, cestovního ruchu, rekreace a ekologicky orientované turistiky, zlepšení parametrů dopravní infrastruktury a zlepšení provázanosti na centra osídlení v Jihomoravském kraji.

Úkoly pro územní plánování jsou zaměřeny na vytváření podmínek pro cyklistiku a zlepšení kvality dopravní infrastruktury. Naplňování uvedených požadavků a úkolů nebude spojeno s významnými negativními vlivy na kvalitu životního prostředí.

N-SOB4 specifická oblast Velkoopatovicko

Hlavní environmentální limity v území N-SOB4:

- **Výhradní ložiska:** Malonín, Velké Opatovice-Borotín
- **Chráněná ložisková území:** Bělá u Jevíčka, Velké Opatovice
- **Maloplošná zvláště chráněná území:** PP Horní Bělá, PR Durana

- **Lokality soustavy Natura 2000: Evropsky významné lokality:** Borotín-zámek
- **Přírodní parky:** Řehořkovo Kořenecko
- **Prvky územního systému ekologické stability**

Ve vymezené specifické oblasti N-SOB4 Velkoopatovicko je nutné vytvářet podmínky pro ochranu výše uvedených environmentálních limitů, ochranu ovzduší a ochranu lidského zdraví.

Stanovené požadavky na uspořádání a využití území jsou formulovány s cílem usměrnění prostorového rozvoje sídel, stabilizace demografického vývoje, rozvoje školství, zdravotnictví kultury, posílení funkčních vazeb mezi městy Velké Opatovice a Jevíčko v Pardubickém kraji, podpory rozvoje vybavenosti pro cestovní ruch, rekreaci a ekologicky orientovanou turistiku.

Úkoly pro územní plánování jsou zaměřeny na vytváření podmínek pro cyklistiku a zlepšení kvality dopravní infrastruktury. Naplňování uvedených požadavků a úkolů nebude spojeno s významnými negativními vlivy na kvalitu životního prostředí.

A.6.4. Vyhodnocení 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

Dopravní infrastruktura

Silniční doprava

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

ZÚR JMK zpřesňují koridor kapacitní silnice **R43 Brno – Moravská Třebová (E461)** z politiky územního rozvoje vymezením koridorů dálnice **D43 DS02 Lysice – Sebranice** a **DS03 Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje** (veřejně prospěšná stavba):

- **DS02 D43 Lysice – Sebranice;**
- **DS03 D43 Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území. Přispěje k převedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu sídel. Technické řešení stavby musí minimalizovat negativní vlivy na složky životního prostředí. Kladně jsou hodnoceny požadavky na minimalizaci negativních vlivů na veřejné zdraví a životní prostředí. Vyhodnocení vymezených koridorů a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole *A.6.9., A.7. a přílohové části dokumentace (Příloha č. 2 a 3).*

ZÚR JMK zpřesňují koridor dálnice **D52 Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen (Rakousko) (E461)** z politiky územního rozvoje vymezením koridoru dálnice D52 (veřejně prospěšná stavba):

- **DS04 D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území a převedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu. Kladně jsou hodnoceny stanovené úkoly pro územní plánování, zejména úkol minimalizovat negativní vlivy na obytná území, veřejné zdraví a kvalitu životního prostředí. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole *A.6.9.a A.7. a přílohové části dokumentace (Příloha č. 2 a 3).*

ZÚR JMK zpřesňují koridor kapacitní silnice **R55 Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – D2** z politiky územního rozvoje vymezením koridorů dálnice D55 (veřejně prospěšná stavba):

- **DS05 D55 Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec;**
- **DS06 D55 Rohatec – Hodonín – D2.**

Realizace záměrů přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území a k převedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu. Technické řešení stavby musí minimalizovat negativní vlivy na složky životního prostředí. Kladně je hodnocen stanovený úkol pro územní s cílem na minimalizace negativních vlivů na obytná území, veřejné zdraví, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezených koridorů a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

ZÚR JMK zpřesňují koridor kapacitní silnice **S8 (Mladá Boleslav) – R10 – Nymburk – Poděbrady – D11 – Kolín – Kutná Hora – Čáslav – Golčův Jeníkov – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko (Wien)** z politiky územního rozvoje vymezením koridorů silnice I. třídy (veřejně prospěšná stavba):

- **DS07 I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo;**
- **DS08 I/38 Znojmo, obchvat (ul. Kuchařovická – I/53);**
- **DS09 I/38 Znojmo (I/53) – Hatě – hranice ČR / Rakousko.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území a k převedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu. Technické řešení stavby musí minimalizovat negativní vlivy na složky životního prostředí. Kladně je hodnocen stanovený úkol pro územní s cílem na minimalizace negativních vlivů na obytná území, veřejné zdraví, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezených koridorů a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Plochy a koridory nadmístního významu

Dálnice D1

ZÚR JMK vymezují koridor dálnice **DS10 D1 Kývalka – Slatina**, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek (veřejně prospěšná stavba):

- **DS10 D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území a k převedení tranzitní dopravy mimo obytnou zástavbu. Technické řešení stavby musí minimalizovat negativní vlivy na složky životního prostředí. Kladně je hodnocen stanovený požadavek na uspořádání a využití území požadující minimalizovat negativní vlivy na veřejné zdraví a obytnou funkci přilehlého území s ohledem na kumulativní vlivy a úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

ZÚR JMK vymezují plochu dálniční mimoúrovňové křižovatky **DS11 D2 MÚK Velké Pavlovice** (veřejně prospěšná stavba):

- **DS11 D2 MÚK Velké Pavlovice.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v dotčeném území a snížení intenzity dopravy v obytných územích. Kladně je hodnocen stanovený požadavek na minimalizaci negativních vlivů z dopravy na obytnou funkci dotčených sídel, zejména Velkých Pavlovic. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Dálnice D2

ZÚR JMK vymezují koridor dálnice **DS12 D2 Chrlice II – Brno-jih**; zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňové křižovatky (veřejně prospěšná stavba):

- **DS12 D2 Chrlice – Brno-jih, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňové křižovatky.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území. Kladně je hodnocen stanovený požadavek na uspořádání a využití území požadující minimalizovat negativní vlivy na veřejné zdraví a obytnou funkci přilehlého území s ohledem na kumulativní vlivy a úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Dálnice D46

ZÚR JMK vymezují koridor dálnice **DS13 D46 Vyškov – hranice kraje**, homogenizace včetně úpravy mimoúrovňových křižovatek (veřejně prospěšná stavba):

- **DS13 D46 Vyškov – hranice kraje, homogenizace včetně úpravy mimoúrovňových křižovatek.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území. Kladně je hodnocen stanovený požadavek na Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území. Kladně je hodnocen stanovený požadavek na uspořádání a využití území požadující minimalizovat negativní vlivy na veřejné zdraví a obytnou funkci přilehlého a úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Dálnice D52/JT

ZÚR JMK vymezují koridor dálnice **DS14 D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2)** (veřejně prospěšná stavba):

- **DS14 D52/JT Rajhrad – Chrlice II (D2).**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území. Kladně je hodnocen stanovený požadavek na uspořádání a využití území požadující minimalizovat negativní vlivy na veřejné zdraví a obytnou funkci přilehlého území s ohledem na kumulativní vlivy a úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Silnice I/19

ZÚR JMK vymezují koridor silnice I. třídy **DS15 I/19 Hodonín v okr. Blansko (hranice kraje) – Sebranice (D43)**, homogenizace včetně obchvatů Rozseče a Sebranic (veřejně prospěšná stavba):

- **DS15 I/19 Hodonín v okr. Blansko (hranice kraje) – Sebranice (D43), homogenizace včetně obchvatů Rozseče a Sebranic.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území. Kladně je hodnocen úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Silnice I/23

ZÚR JMK vymezují koridor silnice I. třídy **DS16 I/23 Vysoké Popovice**, obchvat (veřejně prospěšná stavba):

- **DS16 I/23 Vysoké Popovice, obchvat.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území. Kladně je hodnocen úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Silnice I/40 Mikulov – Sedlec

ZÚR JMK vymezují koridor silnice I. třídy **DS17 I/40 Mikulov – Sedlec**, západ; homogenizace (veřejně prospěšná stavba)

Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území. Kladně je hodnocen úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Silnice I/40 Břeclav – Valtice

ZÚR JMK vymezují koridor silnice I. třídy **DS18 I/40 Břeclav – Valtice, přeložka s obchvatem Valtic** (veřejně prospěšná stavba):

Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území. Kladně je hodnocen úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Silnice I/43

ZÚR JMK vymezují koridor silnice I. třídy **DS19 I/43 Sebranice – Letovice, přeložka** (veřejně prospěšná stavba):

- **DS19 I/43 Sebranice – Letovice, přeložka.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území. Kladně je hodnocen úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezeného koridoru

a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

ZÚR JMK vymezují koridor silnice I. třídy **DS20 I/43 Letovice – Stvolová, homogenizace** (veřejně prospěšná stavba):

- **DS20 I/43 Letovice – Stvolová, homogenizace.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území. Kladně je hodnocen úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů a zachování prostupnosti krajiny a zachování funkcí ÚSES. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Silnice I/53

ZÚR JMK vymezují koridor silnice I. třídy **DS21 Silnice I/53 Znojmo – Pohořelice**, homogenizace včetně MÚK (veřejně prospěšná stavba):

- **DS21 Silnice I/53 Znojmo – Pohořelice, homogenizace včetně MÚK.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území. Kladně je hodnocen úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Silnice I/71

ZÚR JMK vymezují koridor silnice I. třídy **DS23 Silnice I/71 Blatnice pod Svatým Antonínkem (hranice kraje) – Javorník (hranice ČR / SR)**, homogenizace (veřejně prospěšná stavba):

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

Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území. Kladně je hodnocen úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Silnice II. třídy

ZÚR JMK vymezují koridor silnice II. třídy **DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152** (veřejně prospěšná stavba):

- **DS24 Obchvat Chrlic, prodloužení II/152.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území. Kladně je hodnocen stanovený požadavek na uspořádání a využití území požadující minimalizovat negativní vlivy na veřejné zdraví a obytnou funkci přilehlého území s ohledem na kumulativní vlivy a úkol pro územní plánování k minimalizaci rozsahu záboru ZPF. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

ZÚR JMK vymezují koridory **DS25 – DS30, DS32, DS33, DS35, DS36 a DS39** pro přestavbu silnic II. třídy (veřejně prospěšné stavby):

- **DS25 II/152 Želešice, obchvat;**
- **DS26 II/374 Rájec-Jestřebí – Doubravice nad Svitavou – Lhota Rapotina, přeložka;**
- **DS27 II/374 Lhota Rapotina, obchvat – Boskovice;**
- **DS28 II/374 Spešov – Rájec-Jestřebí, přeložka;**
- **DS29 II/380 Tuřany, obchvat;**
- **DS30 II/385 Hradčany – Čebín, obchvat;**
- **DS32 II/416 Blučina, obchvat;**
- **DS33 II/417 Brno, Slatina, obchvat (možné budoucí zařazení do tahu silnice II. třídy);**
- **DS35 II/423 Mikulčice, přeložka k D55;**
- **DS36 II/602 Bosonohy, obchvat;**
- **DS39 II/425 Rajhrad – Modřice.**

Realizace záměrů přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území. Kladně jsou hodnoceny úkoly pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezených koridorů a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Silnice III. třídy

ZÚR JMK vymezují koridor silnice III. třídy **DS37 III/05531 Mikulčice, obchvat** pro přestavbu krajské silnice III. třídy (veřejně prospěšné stavby):

- **DS37 III/05531 Mikulčice, obchvat.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení dopravních podmínek v řešeném území. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Železniční doprava

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

Trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje (Modernizace trati Brno – Přerov)

ZÚR JMK zpřesňují koridor konvenční železniční dopravy **ŽD1 Brno – Přerov (stávající trať č. 300) s větví na Kroměříž – Otrokovice – Zlín – Vizovice**, vymezením koridoru celostátní železniční trati **DZ01 Trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje (Modernizace trati Brno – Přerov)** (veřejně prospěšná stavba):

- **DZ01 Trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje (Modernizace trati Brno – Přerov).**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení podmínek pro železniční dopravu v řešeném území. Kladně je hodnocen stanovený požadavek na uspořádání a využití území požadující minimalizovat negativní vlivy na veřejné zdraví a obytnou funkci přilehlého území s ohledem na kumulativní vlivy a úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Plochy a koridory nadmístního významu

Trať č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice

ZÚR JMK vymezují koridor celostátní konvenční železniční trati **DZ02 Trať č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice**, optimalizace včetně souvisejících staveb (veřejně prospěšná stavba):

- **DZ02 Trať č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice, optimalizace.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení podmínek pro železniční dopravu v řešeném území. Kladně je hodnocen stanovený požadavek na uspořádání a využití území požadující minimalizovat negativní vlivy na veřejné zdraví a obytnou funkci přilehlého území s ohledem na kumulativní vlivy a úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Trať č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje

ZÚR JMK vymezují koridor celostátní železniční trati **DZ03 Trať č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje**; optimalizace s částečnou elektrizací a zdvojkolejněním včetně souvisejících staveb (veřejně prospěšná stavba):

- **DZ03 Trať č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje, optimalizace s elektrizací a částečným zdvojkolejněním.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení podmínek pro železniční dopravu v řešeném území. Kladně je hodnocen stanovený požadavek na uspořádání a využití území požadující minimalizovat negativní vlivy na veřejné zdraví a obytnou funkci přilehlého území s ohledem na kumulativní vlivy a úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území, především EVL Rosice zámek a Střelická bažinka. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

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

ZÚR JMK vymezují koridor celostátní železniční trati **DZ04 Trať č. 260 a 262 Lhota Rapotina – Boskovice („Boskovická spojka“)** včetně souvisejících staveb (veřejně prospěšná stavba):

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

Realizace záměru přispěje ke zlepšení podmínek pro železniční dopravu v řešeném území. Kladně je hodnocen úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Trať Hrušovany u Brna – Židlochovice

ZÚR JMK vymezují koridor regionální železniční trati **DZ05 Trať Hrušovany u Brna – Židlochovice**, obnova a elektrizace (veřejně prospěšná stavba):

- **DZ05 Trať Hrušovany u Brna – Židlochovice, obnova a elektrizace.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení podmínek pro železniční dopravu v řešeném území. Kladně je hodnocen stanovený požadavek na uspořádání a využití území požadující minimalizovat negativní vlivy na veřejné zdraví a obytnou funkci přilehlého území s ohledem na kumulativní vlivy a úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Trať č. 254 Šakvice – Hustopeče u Brna

ZÚR JMK vymezují koridor regionální železniční trati **DZ06 Trať č. 254 Šakvice – Hustopeče u Brna**, optimalizace a elektrizace (veřejně prospěšná stavba):

- **DZ06 Trať č. 254 Šakvice – Hustopeče u Brna, optimalizace a elektrizace.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení podmínek pro železniční dopravu v řešeném území. Kladně je hodnocen stanovený požadavek na uspořádání a využití území požadující minimalizovat negativní vlivy na veřejné zdraví a obytnou funkci přilehlého území s ohledem na kumulativní vlivy a úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Trať č. 246 Znojmo – Břeclav

ZÚR JMK vymezují koridor regionální železniční trati **DZ07 Trať č. 246 Znojmo – Břeclav**, optimalizace (veřejně prospěšná stavba):

- **DZ07 Trať č. 246 Znojmo – Břeclav, optimalizace.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení podmínek pro železniční dopravu v řešeném území. Kladně je hodnocen stanovený požadavek na uspořádání a využití území požadující minimalizovat negativní vlivy na veřejné zdraví a obytnou funkci přilehlého území s ohledem na kumulativní vlivy a úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území, především na lokality soustavy Natura 2000 EVL Skalky u Sedlce, EVL Soutok-Podluží, EVL Travní dvůr, EVL Božický rybník, EVL Slanisko Dobré Pole, PO Soutok-Tvrdonicko, minimalizaci vlivů na PP Protržený rybník, PP Horní Karlov, NPR Slanisko u Nesytu, PR Karlov, PR Slanisko Dobré Pole, PP Skalky u Sedlce, PP Travní dvůr, minimalizaci vlivů na památku UNESCO na krajinnou památkovou zónu Lednicko-valtický areál, minimalizaci vlivů na zásoby nerostného bohatství. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Trať č. 241 Znojmo – hranice kraje

ZÚR JMK vymezují koridor celostátní železniční trati **DZ08 Trať č. 241 Znojmo – hranice kraje**, optimalizace a elektrizace (veřejně prospěšná stavba):

- **DZ08 Trať č. 241 Znojmo – hranice kraje, optimalizace a elektrizace.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení podmínek pro železniční dopravu v řešeném území. Kladně je hodnocen úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezeného

koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Trať č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou / Ivančice – Střelice

ZÚR JMK vymezují koridor regionální železniční trati **DZ09 Trať č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou / Ivančice – Střelice**, optimalizace (veřejně prospěšná stavba):

- **DZ09 Trať č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou / Ivančice – Střelice, optimalizace.**

Realizace záměru přispěje ke zlepšení podmínek pro železniční dopravu v řešeném území. Kladně je hodnocen úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území, především EVL Krumlovský les, EVL Střelická bažinka, EVL Řeka Rokytá, EVL Jevišovka a PP Střelická bažinka. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Trať č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje

ZÚR JMK vymezují koridor celostátní železniční trati **DZ10 Trať č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje**, optimalizace a elektrizace včetně souvisejících staveb (veřejně prospěšná stavba):

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

Realizace záměru přispěje ke zlepšení podmínek pro železniční dopravu v řešeném území. Kladně je hodnocen úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Vodní doprava

Plochy a koridory nadmístního významu

Vodní cesta – „Baťův kanál“

ZÚR JMK vymezují koridor dopravně významné využitelné vodní cesty tj. vodní tok Moravy od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje včetně průplavu Otrokovice – Rohatec **DV01 Rohatec – Hodonín – soutok Morava / Dyje, prodloužení vodní cesty – „Baťův kanál“** (veřejně prospěšná stavba):

- **DV01 Rohatec – Hodonín – soutok Morava / Dyje, prodloužení vodní cesty – „Baťův kanál“.**

Vymezení koridoru přispívá ke zlepšení podmínek pro prodloužení vodní cesty Otrokovice – Rohatec v úseku Rohatec – Hodonín – soutok Morava / Dyje („Baťův kanál“) s cílem posílení řízeného rozvoje cestovního ruchu, rekreace a turistiky v rekreačních oblastech Dolní Pomoraví – Strážnicko, Hodonínsko a Břeclavsko. Kladně je hodnocen úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na kvalitu životního prostředí, především lokalit soustavy Natura 2000 – EVL Soutok–Podluží, PO Soutok-Tvrdonicko, zvláště chráněná území PR Skařiny a režim vody v krajině. Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Letecká doprava

Plochy a koridory nadmístního významu

Modernizace letiště Brno Tuřany

ZÚR JMK vymezují plochu **DL01 Veřejné mezinárodní letiště Brno Tuřany**, modernizace (veřejně prospěšná stavba):

- **DL01 Veřejné mezinárodní letiště Brno-Tuřany, modernizace.**

ZÚR JMK vymezuje plochu pro modernizaci veřejného mezinárodního letiště. Kladně je hodnocen úkol pro územní plánování k minimalizaci negativních vlivů provozu letecké dopravy na obytnou funkci, kvalitu životního prostředí a veřejného zdraví, minimalizaci střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezené plochy a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Kombinovaná doprava

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno

ZÚR JMK vymezují plochu **DG01 Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno** (veřejně prospěšnou stavbu):

- **DG01 Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno.**

Z hlediska vlivu na životní prostředí je kladně hodnocen úkol pro územní plánování k minimalizaci negativních vlivů na obytnou funkci, kvalitu životního prostředí a veřejného zdraví, minimalizaci střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezené plochy a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Plochy nadmístního významu

Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Břeclav

ZÚR JMK vymezují plochu **DG02 Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Břeclav** (veřejně prospěšná stavba):

- **DG02 Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Břeclav.**

Z hlediska vlivu na životní prostředí je kladně hodnocen úkol pro územní plánování k minimalizaci negativních vlivů na obytnou funkci, kvalitu životního prostředí a veřejného zdraví, minimalizaci střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezené plochy a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Integrovaný dopravní systém

Plochy a koridory nadmístního významu

ZÚR JMK vymezují níže uvedené plochy **DI01, DI02, DI04 – DI08** pro nové terminály IDS, případně přestavbu a rozšíření terminálů IDS stávajících včetně souvisejících staveb (veřejně prospěšné stavby):

- DI01 Rousínov, terminál IDS;
- DI02 Ivančice, terminál IDS;
- DI04 Letovice, terminál IDS;
- DI05 Podivín, terminál IDS;
- DI06 Zaječí, terminál IDS;
- DI07 Skalice nad Svitavou, terminál IDS;
- DI08 Hrušovany nad Jevišovkou, terminál IDS.

Realizace záměru přispěje ke zlepšení podmínek integrovaného dopravního systému v řešeném území. Kladně je hodnocen úkol pro územní plánování k zajištění minimalizace negativních vlivů na obytná území, kvalitu životního prostředí a minimalizace střetů s limity využití území. Vyhodnocení vymezených ploch a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí jsou uvedeny v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Cyklistická doprava

Plochy a koridory nadmístního významu

ZÚR JMK v souladu s UV ČR č. 678/2004 Sb. respektují vedení dálkových cyklistických koridorů EuroVelo (EV); **EuroVelo 4 Roscoff – Kyjev v koridoru (Německo –) Praha – Brno – Slavkov u Brna – Kyjov – Veselí nad Moravou – Ostrava (– Polsko – Ukrajina), EuroVelo 9 Balt – Jadran v koridoru (Polsko –) Olomouc – Blansko – Brno – Mikulov – Břeclav (– Rakousko) a EuroVelo 13 tzv. „stezka železné opony“ Barentsovo moře – Bospor v koridoru (Německo –) Cheb – Slavonice – Znojmo – Mikulov – Břeclav (– Rakousko):**

- EuroVelo 4;
- EuroVelo 9;
- EuroVelo 13.

ZÚR JMK územně vymezují vedení mezinárodních cyklistických koridorů **Brno – Vídeň, Jantarová stezka, Pražská stezka, Moravská stezka, Greenways Praha – Vídeň, Beskydsko karpatská magistrála, Svitavská stezka:**

- Cyklostezka Brno – Vídeň;
- Jantarová stezka;
- Pražská stezka;
- Moravská stezka;
- Greenways Praha – Vídeň;
- Beskydsko karpatská magistrála;
- Svitavská stezka.

ZÚR JMK respektují a územně vymezují vedení krajské sítě cyklistických koridorů, na území Jihomoravského kraje:

- (Brno –) Vranovice – Dolní Věstonice – Lednice – Břeclav – Lanžhot (– Kúty – Bratislava);
- Brno – Tvarožná – Slavkov – 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 Rokytinou – 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.**

Vymezení krajské sítě cyklistických koridorů je hodnoceno jednoznačně kladně z hlediska vlivu na ovzduší a lidské zdraví. Cyklistická doprava je alternativou dopravy automobilové, její rozvoj přispívá k omezení emisní zátěže z automobilové dopravy na kratších vzdálenostech. Také její přínos pro lidské zdraví je významný. Pohybové aktivity patří mezi základní determinanty zdraví. Při upřesňování vymezení cyklistických koridorů je nutné zohlednit zájmy ochrany přírody a krajiny (minimalizovat vlivy na území chráněná ve smyslu zák. 114/1992 Sb., neomezovat migrační prostupnost území, minimalizovat rozsah záboru ZPF a PUPF (preferencí využití stávajících komunikací).

Technická infrastruktura

Elektroenergetika

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

Vedení ZVN 400 kV

ZÚR JMK vymezují koridory **TEE01**, **TEE02** a **TEE03** pro vedení ZVN 400 kV (veřejně prospěšné stavby):

- **TEE01 Vedení 400 kV Rohatec – hranice kraje (– Otrokovice) a nasmyčkování vedení V424 do TR Rohatec.**

Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí je uvedeno v kapitole A.6.9. a příloze č. 2. Kladně je hodnocen stanovený úkol pro územní plánování s cílem zajištění minimalizace negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci území, přírodní hodnoty, krajinný ráz a minimalizaci střetů s limity využití území, především s PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví a CHKO Bílé Karpaty.

- **TEE02 (Slavětice –) hranice kraje – Sokolnice, nové vedení převážně v souběhu se stávající linkou 400 kV;**
- **TEE03 Čebín – Přibyslavice – hranice kraje (– Mírovka), zdvojení vedení 400 kV.**

Vyhodnocení vymezených koridorů a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí je uvedeno v kapitole A.6.9. a příloze č. 2. Kladně je hodnocen stanovený úkol pro územní plánování s cílem zajištění minimalizace negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci území, přírodní hodnoty, krajinný ráz a minimalizace střetů s limity využití území, především u koridoru **TEE02** EVL Krumlovský les, EVL Meandry Jihlavy a EVL Řeka Rokytá.

Plochy el. stanic 400 kV

ZÚR JMK vymezují níže uvedené plochy **TEE04** pro el. stanici 400 kV Čebín, rozšíření, **TEE05** pro el. stanici 400 kV Sokolnice, rozšíření a **TEE06** pro novou el. stanici 400 kV Rohatec (veřejně prospěšné stavby):

- **TEE04 El. stanice 400 kV Čebín, rozšíření;**
- **TEE05 El. stanice 400 kV Sokolnice, rozšíření;**
- **TEE06 El. stanice 400 kV Rohatec.**

Vyhodnocení vymezených ploch a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí je uvedeno v kapitole A.6.9. a příloze č. 2. Kladně je hodnocen stanovený úkol pro územní plánování s cílem minimalizace střetů s limity využití území, především u plochy **TEE06** – minimalizace vlivů na území PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví.

Plochy a koridory nadmístního významu

Vedení VVN 110 kV a el. stanice

ZÚR JMK vymezují koridory **TEE07 – TEE21** a **TEE23 – TEE26** pro vedení VVN 110 kV a el. stanice (veřejně prospěšné stavby):

- **TEE07 Vedení 110 kV; (Konice –) hranice kraje – Velké Opatovice;**

- **TEE08** Vedení 110 kV; Bučovice – Nesovice ČD – Kozušice – hranice kraje + nová napájecí TT 110 kV Nesovice;
- **TEE09** Vedení 110 kV; Rohatec – Veselí nad Moravou – vazba na el. stanici 400/110 kV Rohatec;
- **TEE10** Vedení 110 kV; Rohatec – Čejč – vazba na el. stanici 400/110 kV Rohatec;
- **TEE11** Vedení 110 kV; Rohatec – Hodonín – vazba na el. stanici 400/110 kV Rohatec;
- **TEE12** Vedení 110 kV; Veselí nad Moravou – hranice kraje (– Uherské Hradiště); vazba na el. stanici 400/110 kV Rohatec;
- **TEE13** TS 110/22 kV; TR Šlapanice + nový přívod vedením 110 kV;
- **TEE14** TS 110/22 kV; Letovice + napojení novým vedením na síť 110 kV;
- **TEE15** TS 110/22 kV; Rosice + napojení novým vedením na síť 110 kV;
- **TEE16** TS 110/22 kV; Mělčany + napojení novým vedením na síť 110 kV;
- **TEE17** TS 110/22 kV; Znojmo město + napojení novým vedením na síť 110 kV;
- **TEE18** TS 110/22 kV; Hostěradice + napojení novým vedením na síť 110 kV;
- **TEE19** TS 110/22 kV; Rozstání (Olomoucký kraj) + napojení novým vedením na síť 110 kV;
- **TEE20** TS 110/22 kV; Moravský Krumlov + napojení novým vedením na síť 110 kV;
- **TEE21** TS 110/22 kV; Čejč + napojení novým vedením na síť 110 kV;
- **TEE23** TS 110/22 kV Kuchařovice + napojení novým vedením na síť 110 kV;
- **TEE24** TS 110/22 kV, Blučina + napojení novým vedením na síť 110 kV;
- **TEE25** Rekonstrukce a zdvojení VVN 110 kV Sokolnice – Vyškov – hranice kraje (– Prostějov) ve stávající trase;
- **TEE26** Rekonstrukce a zdvojení VVN 110 kV Mikulov – Hrušovany nad Jevišovkou – Suchohrdly ve stávající trase.

Vyhodnocení vymezených koridorů a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí je uvedeno v kapitole A.6.9. a příloze č. 2. Kladně je hodnocen stanovený úkol pro územní plánování s cílem minimalizace negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci území, přírodní hodnoty, krajinný ráz a minimalizace střetů s limity využití území, především u koridorů **TEE09** – PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví a CHKO Bílé Karpaty, přírodní park Strážnické Pomoraví, **TEE10** – PR Horky a PP Bílý kopec u Čejče, PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, PO Hovoransko – Čejkovicko, EVL Bílý kopec u Čejče, EVL Hodonínská Doubrava, EVL Horky u Milotic, EVL Hovoranský hájek, **TEE11** – EVL Očov, EVL Soutok-Podluží, PP Očovské louky, **TEE13** – PP Žabárník, **TEE17** – EVL Meandry Dyje, PP Tasovické svahy, **TEE19** – EVL Moravský Kras a CHKO Moravský Kras, **TEE26** – EVL Božické rybníky, EVL Jevišovka a PP Protržený rybník.

Plynárenství

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

VTL plynovody

ZÚR JMK vymezují koridory **TEP03** – **TEP05** pro vedení VTL plynovodů (veřejně prospěšné stavby):

- **TEP03 Plynovod přepravní soustavy v Jihomoravském kraji, vedoucí z okolí kompresní stanice Břeclav na hranici ČR / Rakousko a plocha pro novou hraniční předávací stanici Poštorná;**
- **TEP04 Plynovod přepravní soustavy s názvem Moravia – VTL plynovod;**
- **TEP05 VTL plynovod Kralice – Bezměrov; úsek severně od Brna.**

Vyhodnocení vymezených koridorů a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí je uvedeno v kapitole A.6.9. a příloze č. 2. Kladně je hodnocen stanovený úkol pro územní plánování s cílem minimalizace negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci území, přírodní hodnoty, krajinný ráz a minimalizace střetů s limity využití území, především u koridorů **TEP03** – PO Soutok Tvrdonicko a EVL Soutok–Podluží, PR Františkův rybník, zásoby nerostného bohatství a minimalizovat vlivy na památku UNESCO – KPZ LVA; **TEP04** – PO Hovoransko – Čejkovicko, EVL Hovoranské louky a EVL Chříby, PP Hovoranské louky a zásoby nerostného bohatství; **TEP05** – EVL Na lesní horce, EVL Zlobice, PP Na lesní horce, PP Zlobice a ochranné pásmo vodních zdrojů.

Plochy a koridory nadmístního významu

Podzemní zásobníky plynu

ZÚR JMK vymezují plochu **TEP02** pro umístění podzemního zásobníku plynu (veřejně prospěšné stavby):

- **TEP02 Podzemní zásobník plynu Břeclav.**

Vyhodnocení vymezených ploch a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí je uvedeno v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Plochy a koridory nadmístního významu

VTL plynovody

ZÚR JMK vymezují koridory **TEP07** a **TEP08** pro VTL plynovody (veřejně prospěšné stavby):

- **TEP07 VTL plynovod Brumovice – Uherčice;**
- **TEP08 VTL plynovod Brumovice – Trkmanský Dvůr.**

Vyhodnocení vymezených koridorů a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí je uvedeno v kapitole A.6.9. a příloze č. 2. Kladně je hodnocen stanovený úkol pro územní plánování s cílem minimalizace negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci území, přírodní hodnoty, krajinný ráz a minimalizace střetů s limity využití území, především u **TEP07** s EVL Ochůzky – Nedánov, EVL Kobylská skála, PO Hovoransko–Čejkovicko, PP Plácky a u **TEP08** s EVL Kobylská skála a PO Hovoransko–Čejkovicko.

Ropovody

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

Ropovod Družba

ZÚR JMK zpřesňují koridor ropovodu DV1 pro zdvojení potrubí k ropovodu Družba ve střední ose řeky Moravy mezi Rohatcem a Holíčí – Klobouky, Klobouky – Rajhrad, Radostín – Kralupy – centrální

tankoviště ropy (CTR) Nelahozeves, CTR Nelahozeves – Litvínov, vymezením koridoru **TED01 Zdvojení ropovodu Družba**, (veřejně prospěšná stavba):

- **TED01 Zdvojení ropovodu Družba.**

Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí je uvedeno v kapitole A.6.9. a příloze č. 2. Kladně je hodnocen stanovený úkol pro územní plánování s cílem minimalizace negativních vlivů na obytnou a rekreační funkci území, přírodní hodnoty, krajinný ráz a minimalizace střetů s limity využití území, především s EVL Očov, EVL Hodonínská Doubrava, EVL Bílý kopec u Čejče, EVL Ochůzky – Nedánov, PP Bílý kopec u Čejče a PO Hovoransko-Čejkovicko, skladebné prvky ÚSES a minimalizace vlivů na zásoby nerostného bohatství (CHLÚ, výhradní ložisko a DP).

Teplovody

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

Horkovod z elektrárny Dukovany

ZÚR JMK zpřesňují koridor **TET01 (JE Dukovany –) hranice kraje – Brno**, horkovod z elektrárny Dukovany (veřejně prospěšná stavba):

- **TET01 (JE Dukovany –) hranice kraje – Brno, horkovod z elektrárny Dukovany.**

Vyhodnocení vymezeného koridoru a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí je uvedeno v kapitole A.6.9. a příloze č. 2. Kladně je hodnocen stanovený úkol pro územní plánování s cílem minimalizace negativních vlivů na obytnou funkci území a minimalizace střetů s limity využití území (minimalizace rozsahu záboru PUPFL a finalizace vlivů na zásoby nerostného bohatství (CHLÚ, výhradní ložisko a DP).

Vodní hospodářství

Zásobování vodou

Plochy a koridory nadmístního významu

Vírský oblastní vodovod

ZÚR JMK vymezují koridory **TV01** a **TV02** pro vodovodní řady (veřejně prospěšné stavby):

- **TV01 Vírský oblastní vodovod, větev Čebín – Hvozdec;**
- **TV02 Vírský oblastní vodovod, napojení skupinového vodovodu Vranovice.**

Vyhodnocení vymezených koridorů a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí je uvedeno v kapitole A.6.9. a příloze č. 2. Kladně je hodnocen stanovený úkol pro územní plánování s cílem minimalizace negativních vlivů na obytnou a minimalizace střetů s limity využití území, především s EVL Židlochovický zámecký park, EVL Přísnotický les a PP Přísnotický les.

Protipovodňová opatření

Plochy a koridory nadmístního významu

Přírodě blízká protipovodňová opatření:

ZÚR JMK vymezují níže uvedené plochy **POP01 – POP11** přírodě blízkých protipovodňových opatření (veřejně prospěšná opatření):

- **POP01** opatření na vodním toku Litava;
- **POP02** opatření na vodním toku Svratka;
- **POP03** opatření společná na vodních tocích Svratka a Litava;
- **POP04** opatření společná na vodních tocích Dyje a Kyjovka;
- **POP05** opatření na vodním toku Dyje;
- **POP06** opatření na vodním toku Bobrava;
- **POP07** opatření na vodním toku Bobrůvka;
- **POP08** opatření na vodním toku Jevíčka;
- **POP09** opatření na vodním toku Bobrava;
- **POP10** opatření na hlavních brněnských tocích;
- **POP11** opatření na vodním toku Trkmanka.

Vyhodnocení vymezených ploch a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí je uvedeno v kapitole A.6.9. a příloze č. 2.

Technická protipovodňová opatření

ZÚR JMK vymezují níže uvedené plochy **POT01 – POT06, POT08 a POT09** technických protipovodňových opatření (veřejně prospěšné stavby):

- **POT01** poldr Malhostovice na vodním toku Lubě;
- **POT02** poldr Skryje na vodním toku Loučka;
- **POT03** poldr Louka na vodním toku Hodonínka;
- **POT04** řízená inundace Medlov na vodním toku Jihlava;
- **POT05** řízená inundace Židlochovice a poldr Blučina na vodním toku Svratka včetně Ivanovického potoka;
- **POT06** poldr Přítluky;
- **POT08** poldry Čeložnice a Moravany;
- **POT09** zkapacitnění odlehčovacího kanálu Morava – Kyjovka.

Vyhodnocení vymezených ploch a identifikované potenciální vlivy na sledované složky životního prostředí je uvedeno v kapitole A.6.9. a příloze č. 2. Kladně je hodnocen stanovený úkol pro územní plánování s cílem minimalizace negativních vlivů na limity využití území: **POP01** – minimalizaci rozsahu vlivů na PP Písky a její ochranné pásmo, **POP02** – minimalizaci rozsahu vlivů na EVL Přísnotický les, EVL Knížecí les, EVL Pouzdřanská step – Kolby, EVL Vranovický a Plačkův les, PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, NPR Pouzdřanská step Kolby, PP Knížecí les, PP Nosislavská zátočina, PP, Přísnotický les, PR Věstonická nádrž, PR Plačkův les a říčka Šatava a jejich ochranná

pásma, minimalizaci rozsahu vlivů na mokřady mezinárodního významu dle Ramsarské úmluvy – Mokřady dolního Podyjí, **POP03** – minimalizaci rozsahu vlivů na EVL Židlochovický zámecký park, minimalizaci rozsahu vlivů na mokřady mezinárodního významu dle Ramsarské úmluvy – Mokřady dolního Podyjí, **POP04** – na zachování funkcí skladebných prvků ÚSES, minimalizaci vlivů na CHKO Pálava, NPR Křivé jezero, PP Jezírko Kutnar, PP Květné jezero, minimalizaci rozsahu vlivů na lokality soustavy Natura 2000 – PO Pálava, PO Soutok-Tvrdonicko, EVL Niva Dyje, EVL Soutok-Podluží, minimalizaci rozsahu vlivů na mokřady mezinárodního významu dle Ramsarské úmluvy – Mokřady dolního Podyjí, **POP05** – minimalizaci rozsahu vlivů na EVL Trávní dvůr, EVL Drnholecký luh a EVL Jevišovka, PP Trávní dvůr, **POP06**, **POP07** a **POP08** – na zachování funkcí skladebných prvků ÚSES, **POP09** – minimalizaci rozsahu vlivů na EVL Střelická bažinka, PP Střelická bažinka a její ochranné pásmo, **POP10** – minimalizaci rozsahu vlivů na EVL Modřické rameno, PP Skalky u Přehrady a její ochranné pásmo, **POT02** – minimalizaci rozsahu vlivů na EVL Bobrůvka, **POT04** – na zachování funkcí skladebných prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu vlivů na EVL Meandry Jihlavy, **POT05** – minimalizaci rozsahu vlivů na EVL Přísnotický les a EVL Knížecí les, EVL Židlochovický zámecký park, PP Nosislavská zátočina, PP Přísnotický les, PP Knížecí les, **POT06** – minimalizaci rozsahu vlivů na CHKO Pálava, NPP Pastvisko u Lednice, NPR Křivé jezero, NPR Lednické rybníky, PP Jezírko Kutnar, PP Květné jezero, EVL Niva Dyje, PO Lednické rybníky, PO Pálava, minimalizaci vlivů na mokřady mezinárodního významu dle Ramsarské úmluvy – Lednické rybníky, Mokřady dolního Podyjí a zachování funkcí skladebných prvků ÚSES, **POT09** – zachování funkcí skladebných prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu vlivů na EVL Soutok-Podluží, PO Soutok-Tvrdonicko a PPK Mikulčický luh.

Odpadové hospodářství

ZÚR JMK nevymezují plochy a koridory pro odpadové hospodářství.

Územní systém ekologické stability

ZÚR JMK vymezují plochy a koridory nadregionálního a regionálního územního systému ekologické stability krajiny (dále ÚSES), kterými se rozumí plochy pro umístění nadregionálních a regionálních prvků ÚSES – plochy pro nadregionální a regionální biocentra a koridory pro nadregionální a regionální biokoridory.

ZÚR JMK vymezují územní systém ekologické stability na nadregionální a regionální úrovni. Vymezeno je 18 nadregionálních biocenter a 40 nadregionálních biokoridorů. Na regionální úrovni je vymezeno je 237 regionálních biocenter a 193 regionálních biokoridorů.

Vymezení skladebných částí ÚSES (biocenter a biokoridorů) nadregionální a regionální úrovně významnosti pro celé území Jihomoravského kraje je z hlediska vlivů na životní prostředí hodnoceno jednoznačně kladně. Po vydání ZÚR JMK bude pro celé území existovat jediný, koordinovaný podklad. ZÚR JMK stanovují kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro územní plánování s cílem zajistit ochranu skladebných částí ÚSES a jejich zpřesnění v rámci zpracování navazující územně plánovací dokumentace.

Územní rezervy

ZÚR JMK vymezují plochy a koridory územní rezervy veřejné infrastruktury a stanovují jejich využití, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. V kapitole 6.10. této dokumentace jsou uvedeny další informace k územním rezervám z pohledu hodnocení SEA. V příloze 4. jsou uvedeny

informativní údaje o ploše / koridoru územní rezervy a o území, ve kterém jsou územní rezervy vymezeny.

Dopravní infrastruktura

Silniční doprava

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

ZÚR JMK vymezují plochy a koridory územní rezervy veřejné infrastruktury a stanovují 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.

Dopravní infrastruktura

Silniční doprava

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

- **RDS01 D43 Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim;**
 - RDS01-A Varianta Bystrcká;
 - RDS01-B Varianta „Bítýšská“;
 - RDS01-C + alternativy RDS01-C/Z a RDS01-C/J Varianta „Optimalizovaná MŽP“;
- **RDS34 D43 Kuřim – Lysice;**
 - RDS34-A Varianta „Německá“;
 - RDS34-B Varianta „Optimalizovaná MŽP“;
- **RDS02 D55 MÚK Hodonín, východ.**

Plochy a koridory nadmístního významu

- **RDS04 D1 Kývalka – hranice kraje (– Velká Bíteš), rozšíření na šestipruh;**
- **RDS05 D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK;**
- **RDS06 D2 MÚK Velké Němčice;**
- **RDS07 D2 MÚK Lanžhot;**
- **RDS08 Jihozápadní tangenta Troubsko (D1) – Modřice (D52/JT);**
 - RDS08-A Varianta „Modřická“;
 - RDS08-B Varianta „Želešická“;
- **RDS09 I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel;**
- **RDS10 I/40 Sedlec, obchvat;**
 - RDS10-A Varianta severní;
 - RDS10-B Varianta jižní;
- **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat;**
- **RDS13 I/43 Česká – Kuřim, zkapacitnění;**
- **RDS14 I/50 Brankovice – Kožušice, obchvat;**

- RDS14-A Varianta střed;
- RDS14-B Varianta jižní;
- **RDS15 I/51 Hodonín, obchvat;**
- **RDS16 I/54 Kyjov, obchvat;**
- **RDS17 I/54 Bzenec – Vracov – Vlkoš, přeložka;**
- **RDS18 I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel;**
 - RDS18-A Varianta A jižně Petrova;
 - RDS18-B Varianta B severně Petrova;
- **RDS19 I/55 Vnorovy – Veselí nad Moravou, přeložka s obchvaty sídel;**
- **RDS20 II/152 Ořechov – Hajany, obchvat;**
- **RDS21 II/380 Těšany – Moutnice, obchvat;**
- **RDS22 II/394 Tetčice, obchvat;**
- **RDS23 II/394 Neslovice, obchvat;**
- **RDS24 II/416 Hrušovany u Brna – Ledce – Pohořelice, přeložka;**
- **RDS25 II/416 Vojkovice – Hrušovany, přeložka;**
- **RDS26 II/416 Hostěrádky-Rešov – Šaratice, přeložka;**
- **RDS27 II/416 Hrušky – Křenovice – Slavkov u Brna, přeložka;**
- **RDS28 II/419 Terezín – Násedlovice, přeložka;**
- **RDS29 II/419 Násedlovice – Uhřice, přeložka;**
- **RDS30 II/422 (II/431), Svatobořice-Mistřín, přeložka (v závislosti na řešení obchvatu Kyjova a jeho napojení na nižší silniční síť);**
- **RDS32 Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152;**
- **RDS33 III/15278 Modřice, severní obchvat;**
- **RDS35 II/4171 Šlapanice, obchvat;**
- **RDS36 Kuřim, severní obchvat (nekategorizovaná).**

Vymezení koridorů územních rezerv není spojeno s negativními vlivy na sledované složky životního prostředí. Plochy a koridory vymezené jako územní rezervy budou v souladu s §36 stavebního zákona prověřeny z hlediska možnosti budoucího využití. Jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil, nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Nejedná se tedy o umístění konkrétního záměru, ani na jejím základě nelze, bez schválené změny ZÚR JMK, takový záměr umístit. Pro každý z uvedených koridorů územních rezerv jsou v příloze 4. uvedeny informativní údaje o koridoru územní rezervy, o území, ve kterém je koridor vymezen a upozornění, kterým je nutno věnovat pozornost při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu.

Železniční doprava

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

VRT (Praha – Havlíčkův Brod –) hranice kraje – Brno

ZÚR JMK zpřesňují koridor vysokorychlostní dopravy VR1 (Dresden –) hranice SRN / ČR – Lovosice / Litoměřice – Praha, Plzeň – Praha, Brno – Vranovice – Břeclav – hranice ČR, Praha – Brno, Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR / Polsko, podchycený v politice územního rozvoje vymezením koridorů územní rezervy vysokorychlostní trati **RDZ01** VRT (Praha – Havlíčkův Brod –) hranice kraje – Javůrek a **RDZ02** VRT Javůrek – Brno v úsecích koridorů a variantách koridorů:

- **RDZ01 VRT (Praha – Havlíčkův Brod –) hranice kraje – Javůrek;**
- **RDZ02 VRT Javůrek – Brno:**
 - RDZ02-A Varianta A „Řeka“;
 - RDZ02-B Varianta B „Petrov“.

VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava)

ZÚR JMK zpřesňují koridor vysokorychlostní dopravy VR1 (Dresden –) hranice SRN / ČR – Lovosice / Litoměřice – Praha, Plzeň – Praha, Brno – Vranovice – Břeclav – hranice ČR, Praha – Brno, Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR / Polsko, podchycený v politice územního rozvoje vymezením koridorů územní rezervy vysokorychlostní trati v úsecích VRT:

- **RDZ03 VRT Ponětovice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava);**
- **RDZ04 VRT Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB „Petrov“:**
 - RDZ04-A Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB „Petrov“; var. A;
 - RDZ04-B Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB „Petrov“; var. B.

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

ZÚR JMK zpřesňují koridor vysokorychlostní dopravy VR1 (Dresden –) hranice SRN / ČR – Lovosice / Litoměřice – Praha, Plzeň – Praha, Brno – Vranovice – Břeclav – hranice ČR, Praha – Brno, Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR / Polsko, podchycený v politice územního rozvoje vymezením koridoru územní rezervy vysokorychlostní trati **RDZ05** VRT Brno – Břeclav – hranice ČR / Rakousko (– Wien):

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

VRT Břeclav – hranice ČR / SR (– Bratislava)

ZÚR JMK zpřesňují koridor vysokorychlostní dopravy VR1 (Dresden –) hranice SRN / ČR – Lovosice / Litoměřice – Praha, Plzeň – Praha, Brno – Vranovice – Břeclav – hranice ČR, Praha – Brno, Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR / Polsko, podchycený v politice územního rozvoje vymezením koridoru územní rezervy vysokorychlostní trati **RDZ06** VRT Břeclav – hranice ČR / SR (– Bratislava):

- **RDZ06 VRT Břeclav – hranice ČR / SR (– Bratislava).**

Plochy a koridory nadmístního významu

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

ZÚR JMK vymezují koridor územní rezervy pro konvenční celostátní železniční trať **RDZ07** Trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje (– Česká Třebová), optimalizace:

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

Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“)

ZÚR JMK vymezují koridor územní rezervy pro regionální železniční trať **RDZ08** Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“):

- **RDZ08 Trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“):**
 - RDZ08-A Varianta Jižní;
 - RDZ08-B Varianta Severní.

Výhybna Zbýšov

ZÚR JMK vymezují koridor územní rezervy pro dopravu s kolejovým rozvětvením **RDZ09** Výhybna Zbýšov:

- **RDZ09 Výhybna Zbýšov.**

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

ZÚR JMK vymezují koridor územní rezervy pro konvenční celostátní železniční trať **RDZ10** Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice:

- **RDZ10 Trať č. 300, optimalizace a zkapacitnění v úseku Chrlice – Sokolnice.**

Vymezení koridorů územních rezerv není spojeno s negativními vlivy na sledované složky životního prostředí. Plochy a koridory vymezené jako územní rezervy budou v souladu s § 36 stavebního zákona prověřeny z hlediska možnosti budoucího využití. Jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil, nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. Nejedná se tedy o umístění konkrétního záměru, ani na jejím základě nelze, bez schválené změny ZÚR JMK, takový záměr umístit. Pro každý z uvedených koridorů územních rezerv jsou v příloze 4. uvedeny informativní údaje o koridoru územní rezervy, o území, ve kterém je koridor vymezen a upozornění, kterým jevům je nutné věnovat pozornost při dalším prověřování možnosti využití vymezeného koridoru pro územní rezervu.

Vodní doprava

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe

ZÚR JMK vymezují koridory územní rezervy průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe, podchycené v politice územního rozvoje, na území JMK ve dvou na sebe navazujících úsecích **RDV01** Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Veselí nad Moravou (hranice kraje) – Hodonín a **RDV02** Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Hodonín – hranice ČR:

- **RDV01 Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Veselí nad Moravou (hranice kraje) – Hodonín;**
- **RDV02 Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Hodonín – hranice ČR:**
 - RDV02-A var. A Hodonín – hranice ČR / SR;
 - RDV02-B var. B Hodonín – hranice ČR / Rakousko.

Letecká doprava

Plochy a koridory nadmístního významu

ZÚR JMK vymezují plochu územní rezervy pro prověření možnosti budoucího využití a umístění plochy dopravní infrastruktury nadmístního významu **RDL01 Mezinárodní letiště Brno-Tuřany**:

- **RDL01 Mezinárodní letiště Brno-Tuřany, rozvoj.**

Technická infrastruktura

Plynárenství

Plochy a koridory nadmístního významu

Podzemní zásobníky plynu

ZÚR JMK vymezují níže uvedené plochy **RTEP01** a **RTEP02** pro umístění podzemních zásobníků plynu:

- **RTEP01 Rozšíření uskladňovací kapacity podzemního zásobníku plynu Podivín – Prušánky;**
- **RTEP02 Podzemní zásobník plynu Hrušky.**

Vodní hospodářství

Území pro akumulaci povrchových vod

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

ZÚR JMK zpřesňují plochy územních rezerv morfologicky, geologicky a hydrogeologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV), vymezené v politice územního rozvoje, vymezením územní rezervy pro prověření budoucího využití a umístění ploch ve smyslu § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů:

- **RLAPV01 lokalita Čučice;**
- **RLAPV02 lokalita Vysočany;**
- **RLAPV03 lokalita Kuřimské Jestřabí;**
- **RLAPV04 lokalita Otaslavice;**
- **RLAPV05 lokalita Plaveč;**
- **RLAPV06 lokalita Rychtářov;**
- **RLAPV07 lokalita Terezín;**
- **RLAPV08 lokalita Úsobrno;**
- **RLAPV09 lokalita Horní Kounice;**

- **RLAPV10 lokalita Želešice.**

Pro každou z uvedených ploch územních rezerv jsou v příloze 4. uvedeny informativní údaje o ploše územní rezervy, o území, ve kterém je plocha vymezena a upozornění, kterým jevům je nutné věnovat pozornost při dalším prověřování možnosti využití vymezené plochy pro územní rezervu.

A.6.5. Vyhodnocení upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot

Koncepce ochrany a rozvoje přírodních hodnot území kraje

ZÚR JMK stanovují přírodní hodnoty Jihomoravského kraje a stanovují požadavky na uspořádání a využití území úkoly pro územní plánování. Stanové požadavky i úkoly jsou plně v souladu s národními a krajskými strategickými dokumenty v oblasti ochrany přírody a krajiny.

Koncepce rozvoje kulturních hodnot území kraje

ZÚR JMK stanovují kulturní hodnoty Jihomoravského kraje a stanovují požadavky na uspořádání a využití území úkoly pro územní plánování. Stanovené požadavky i úkoly jsou v souladu s národními a krajskými dokumenty územního plánování a rozvoje Jihomoravského kraje.

Koncepce rozvoje a rozvoje civilizačních hodnot území kraje

ZÚR JMK stanovují civilizační hodnoty Jihomoravského kraje a stanovují požadavky na uspořádání a využití území úkoly pro územní plánování. Stanovené požadavky i úkoly jsou v souladu s národními a krajskými dokumenty územního plánování a rozvoje Jihomoravského kraje.

A.6.6. Vyhodnocení stanovení cílových charakteristik krajiny

ZÚR JMK vymezují 38 krajinných typů, pro které stanovují cílové charakteristiky, požadavky na uspořádání a využití území a územní podmínky pro zachování nebo dosažení cílových charakteristik. oblastí se shodným krajinným typem, pro které stanovují základní cílové charakteristiky, požadavek na 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, zahrnující pravidelné udržování krajiny a sladění hospodářských, environmentálních a sociálních zájmů a postupů. Ochrana krajiny je koncipována jako ochrana celého komplexu tvořeného jak kulturní tak přírodní krajinou, zahrnující udržování význačných a charakteristických krajinných celků i jako součást kulturního dědictví.

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

Cílové charakteristiky jsou definovány s cílem ochrany krajinných a kulturně historických hodnot identifikovaných v území a s cílem omezení negativních jevů, trendů, ke kterým v krajině dochází.

Naplnění stanovených územních podmínek pro zachování nebo dosažení cílových charakteristik přispěje k naplnění cílů stanovených v národních a krajských strategických dokumentech v oblasti územního plánování, regionálního rozvoje a ochrany přírody a krajiny.

A.6.7. Vyhodnocení vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií

ZÚR JMK v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno vymezují plochu, ve které v souladu s politikou územního rozvoje ukládají prověření změn jejího využití územní studií – **Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno.**

Cílem územní studie je podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie silniční síť, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Prioritní záměry pro podrobné posouzení a doporučení výsledného řešení představují dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim v koordinaci s variantami obchvatu Kuřimi, varianty jihozápadní tangenty, případně její potřebnost, a zkapacitnění dálnice D1 Slatina – Holubice s vymezením optimální polohy dálničních křižovatek ve vztahu k návaznosti na silniční síť nižšího významu.

Úkolem územní studie je:

- a) V podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké). Zvláštní pozornost soustředit na zpracování následujících problémových okruhů:
 - Provéřit varianty dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim se zohledněním návazností na varianty D43 navazujícího úseku Kuřim – Lysice z hlediska dopravní účinnosti v celém systému silniční a komunikační sítě OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna, územních nároků a v koordinaci s navazujícími záměry.
 - Provéřit napojení severní části Brna ve směru od Kuřimi a dálnice D43 do prostoru České (I/43) s ohledem na varianty D43 a varianty obchvatu Kuřimi s dopady do komunikačního systému města Brna, především VMO, silniční radiály a malý městský okruh.
 - Provéřit záměry nadřazené silniční síť ve vazbě na silniční síť OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna rovněž z hlediska časových návazností (tj. etapizace) pro zajištění minimalizace potenciálních zdravotních rizik z dopadů dopravy na kvalitu života občanů při respektování všech zásad udržitelného rozvoje.
 - Provéřit přepravní účinnost, funkci a potřebu jihozápadní tangenty ve vztahu k variantám dálnice D43, v návaznosti na dálnici D52/JT Rajhrad – Chrlice II (jižní tangenta) a její napojení na dálnici D2 a to s ohledem na zpřístupnění a obsluhu jihozápadního prostoru jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno mezi dálnicemi D52 a D1Brno a dopady na zatížení komunikačního systému Brna včetně radiál. Provéřit potřebu

jihozápadní tangenty jako součásti koncepce třístupňového ochranného komunikačního systému města Brna a jeho zázemí sledované v ÚPD města Brna, včetně dopadů na celkovou koncepci rozvoje a územního uspořádání řešeného prostoru.

- Provéřit polohy mimoúrovňových křižovatek na dálnici D1 v souvislosti s jejím zkapacitněním a přestavbou v úseku Brno-Slatina – Holubice s ohledem na potřebné návaznosti na komunikační síť nižšího významu, komunikační napojení a obsluhu sídel, včetně rozvojových území jižně od dálnice D1.
 - Provéřit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice s vazbou na obchvat městské části Brno-Slatina.
 - Provéřit účinnost variant obchvatu Chrlic silnicí II. třídy z hlediska napojení na dálnici D2 i silnici II/380, v širších souvislostech v koordinaci s variantními scénáři rozvoje nadřazené dálniční a silniční sítě.
- b) Při prověřování zohlednit využití a uspořádání území:
- strukturu osídlení;
 - limity využití území včetně zastavěných území;
 - záměry v území včetně zastavitelných ploch;
 - problémy a rozvojové předpoklady území.
- c) Prověřovaná řešení směřovat k:
- dopravní účinnosti řešení;
 - minimalizaci negativních vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví a životní prostředí;
 - minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a krajinný ráz území;
 - minimalizaci střetů s ostatními záměry v území.
- d) Hodnocení vlivů na životní prostředí zpracovat pro účel územní studie z hlediska dopadů jednotlivých variant a jejich kombinací na obyvatelstvo, lidské zdraví, krajinu, biologickou rozmanitost, faunu, flóru, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima, hmotné statky, kulturní dědictví (včetně dědictví architektonického a archeologického). Následně hodnocené varianty a jejich kombinace mezi sebou porovnat.
- e) Pro navržený dopravní model zpracovat hlukové a rozptylové studie, tj. model rozptylu znečišťujících látek emitovaných do ovzduší a posouzení dopadu této navrhované dopravní sítě na kvalitu ovzduší nejen v lokalitách, ve kterých mají být tyto stavby nově umístovány, ale rovněž v oblastech, které jsou navrhovanými záměry řešeny a kde lze předpokládat výrazné zlepšení kvality ovzduší a snížení vlivu dopravy na lidské zdraví.
- f) Zpracování územní studie koordinovat s přípravou návrhu nového ÚP Brna.

Pořizování územní studie bude zahájeno bezodkladně po vydání ZÚR JMK. Po vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti bude bezodkladně pořízena aktualizace ZÚR JMK.

Zpracování územní studie je z hlediska životního prostředí hodnoceno jednoznačně kladně. Kvalitní zpracování uvedené územní studie vytváří předpoklady pro vyřešení vedení kapacitních komunikací s návazností na krajskou silniční síť v koordinaci s ostatními záměry dopravní infrastruktury území, včetně Velkého městského okruhu Brna. Území, ve kterém je požadováno zpracování územní studie je v současné době významně zatěžováno automobilovou dopravou a dalšími urbanizačními tlaky.

Splněním cílů stanovených pro požadovanou územní studii budou vytvořeny předpoklady pro ochranu všech složek životního prostředí, zejména obyvatelstva. Klíčové je především vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů ve vztahu k obyvatelstvu a lidskému zdraví.

Provedeno bude rovněž vyhodnocení variant. Je důležité vyhledat a s konečnou platností potvrdit varianty vedení kapacitních komunikací s nejmenším rozsahem vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Kladně je hodnocen také požadavek na bezodkladné zpracování výše uvedené územní studie. Stanovení časového limitu je základním krokem pro bezodkladné vyřešení dopravních problémů v předmětném území a snížení zátěže životního prostředí.

ZÚR JMK vymezují v jižní části kraje plochu, ve které ukládají prověření změn jejího využití územní studií Územní studie koridoru vedení 400 kV Sokolnice – hranice ČR / Rakousko.

Cílem územní studie je prověřit trasování koridoru pro dvojité vedení 400 kV Sokolnice – hranice ČR / Rakousko do přechodového bodu na hranici ČR / Rakousko, stanoveného smlouvou mezi společnostmi ČEPS a APG, za splnění podmínek vyplývajících z politiky územního rozvoje.

Úkolem územní studie je:

- a) Navrhnout trasu mimo Lednicko-valtický areál a CHKO Pálava a respektovat přechodový bod na hranici ČR / Rakousko.
- b) V maximální možné míře zohlednit zastavěná území a zastavitelné plochy.
- c) Prověřovaná řešení směřovat k:
 - minimalizaci negativních vlivů na přírodu, krajinu a krajinný ráz území;
 - minimalizaci střetů s limity využití území.

Zpracování územní studie je z hlediska životního prostředí hodnoceno jednoznačně kladně. Kvalitní zpracování uvedené územní studie vytváří předpoklady pro vymezení koridoru pro vedení ZVN, jehož využitím nedojde k zásadnímu negativnímu ovlivnění Lednicko-valtického areálu a CHKO Pálava a trasování vedení bude provedeno způsobem, který zajistí ochranu významných přírodních a krajinných prvků území a budou minimalizovány vlivy na limity využití území.

A.6.8. Vyhodnocení stanovení pořad změn (etapizace)

ZÚR JMK u navrhované plochy veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum republikového významu **DG01** Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno podmínku přednostní realizace záměrů veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury:

- **DS10** D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek;
- **DS29** II/380 Tuřany, obchvat.

Uvedená podmínka je hodnocena jednoznačně pozitivně zejména z hlediska vlivu na lidské zdraví. Realizací uvedených záměrů budou vytvořeny podmínky pro minimalizaci negativních vlivů na lidské zdraví v oblastech ležících při stávajících komunikacích, které by mohly sloužit jako alternativní přístupové cesty k veřejnému logistickému centru Brno v případě nevytvoření podmínek pro jejich dostupnost z hlavní dopravní cesty dálnice D1. Zajištění výstavby obchvatu Tuřan (**DS29**) vytváří předpoklady pro vymístění tranzitní dopravy ze zastavěného území městské části.

A.6.9. Souhrnné vyhodnocení vlivů ploch a koridorů na sledované složky životního prostředí

Identifikované vlivy na sledované složky životního prostředí jsou souhrnně prezentovány v hodnotících tabulkách uvedených v příloze 2 dokumentace. Pro každý z posuzovaných záměrů byla zpracována samostatná tabulka uvádějící¹⁵:

- popis záměru, stávající funkce, hodnoty a limity vymezeného koridoru / plochy;
- identifikace ovlivnění;
- vztahy mezi oblastmi;
- vyhodnocení identifikovaných vlivů;
- vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů;
- navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů;
- návrh ukazatelů pro sledování vlivu;
- celkové vyhodnocení záměru.

Závěry vyhodnocení ploch a koridorů vymezených ZÚR JMK je uvedeno níže a zároveň jsou uvedeny záměry, jejichž hodnocením byly identifikovány potenciálně významně negativní vlivy na sledované složky ŽP.

Vlivy na ovzduší

Dopravní infrastruktura – silniční

Záměry silniční dopravy představují z hlediska vlivů na kvalitu ovzduší jednoznačně nejvýznamnější soubor záměrů. Většina záměrů je zaměřena na odvedení zbytné automobilové dopravy z centrálních částí měst (přeložky, obchvaty) a působí tedy na kvalitu ovzduší v zástavbě sídel převážně pozitivně. Naopak určité zhoršení kvality ovzduší lze očekávat převážně v bezprostředním okolí jednotlivých staveb, až na výjimky popsané níže se však nejedná o významnější problémy.

V této souvislosti zpracovatel SEA upozorňuje na absenci některých významných dopravních záměrů v návrhu, které by pozitivně přispěly ke snížení emisní zátěže území z dopravy.

Rozhodující záměry, prioritně dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim – Lysice a jihozápadní tangenta jsou navrhovány pouze jako územní rezervy ve variantách, které budou společně s ostatními územními rezervami v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno podrobně a komplexně prověřovány v rámci územní studie, jejíž zpracování ukládají ZÚR JMK. Územní studie umožní ve větší podrobnosti prověřit a vyhodnotit vzájemné spolupůsobení a účinnost kombinací jednotlivých variant, včetně podrobného modelování výhledového zatížení silniční a komunikační sítě a dopadů jednotlivých hodnocených scénářů na silniční síť jádrového území metropolitní oblasti a vnitřního prostoru města Brna. Lze tedy konstatovat, že pouze navrhované záměry bez územních rezerv nepřispívají ke zlepšení kvality ovzduší na území města Brna, pro které je přitom charakteristické násobné překročení imisních limitů v důsledku imisních příspěvků automobilové dopravy a lze jej v tomto smyslu označit za druhou nejvíce postiženou oblast v ČR (po hlavním městě

¹⁵ Obsahová náplň tabelární přílohy je specifikována v Metodickém vysvětlení (Příloha 1)

Praze). Je tedy nezbytné urychlit zpracování územní studie, prověřit a rozhodnout o výběru výsledných variant a následně stabilizovat vybrané koridory v návrhu aktualizace ZÚR JMK tak, aby komplex všech navrhovaných záměrů silniční sítě jako celek pozitivně působil na kvalitu ovzduší a imisní situaci na území krajského města.

Z hodnocených záměrů byl nejrozsáhlejší komplex vlivů identifikován u následujících staveb silniční infrastruktury:

- **DS02, DS03** – dálnice D43 v úsecích Lysice – Sebranice a Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje

U těchto záměrů byly identifikovány následující vlivy:

- Sekundární dlouhodobý / trvalý významně pozitivní vliv +2 platí pro celou dálnici D43. Tato komunikace je ve své úplnosti pravděpodobně nejvýznamnější plánovanou silniční stavbou na území kraje. Zajistí provázání silničních tahů v severojižním směru mezi dálnicí D1 a výhledovou dálnicí D35, pro obce podél silnice I/43 vytvoří obchvaty, zajistí vymístění tranzitní dopravy s velkým podílem těžkých vozidel. Dlouhodobé vlivy komunikace jsou proto hodnoceny jednoznačně jako výrazně pozitivní.
- Sekundární střednědobý významně negativní vliv -2 byl však identifikován pro případnou realizaci pouze v podobě obsažené v ZÚR JMK, tj. při realizaci pouze v úseku Lysice – hranice kraje. V této podobě záměry vytvářejí potenciální riziko kumulace dopravní zátěže v prostoru města Brna a dále v sídlech podél stávající silnice I/43 v úseku Brno – Lysice (zejména Lipůvka, Lažany, Závist, okrajově i Česká, Lelekovice, Kuřim, Milonice, Černá Hora, Bořítov. V kombinaci s připravovanou dostavbou Velkého městského okruhu, ale i se záměry jižně od Brna (zejm. zkapacitnění dálnice D2 bez vytvoření alternativního tangenciálního spojení) dále ztraktivní průjezd přes Brno ve směru sever – jih pro tranzitní dopravu. Důsledkem bude zhoršení kvality ovzduší ve městě Brně, kde jsou v současnosti plošně překračovány imisní limity více znečišťujících látek (PM10, PM2,5, benzo(a)pyren) a v územích okolo stávající silnice I/43 v úseku Sebranice – Brno. Problematická je absence vymezení invariantního koridoru dálnice D43 v úseku Lysice – D1, která je nejvýznamnější pro odlehčení tranzitní dopravy v Brně (jako součást tříступňové ochrany města Brna). Přesto se jedná se dle provedených hodnocení o problematickou časovou variantu postupu realizace komunikační sítě. Vzhledem k tomu, že tento scénář je pravděpodobný, je nutno očekávat, že po určitou dobu (ve střednědobém horizontu) dojde ke zhoršení imisní situace na území Brna. Střednědobé dopady realizace záměrů **DS02 – DS03** jsou proto hodnoceny jako jednoznačně výrazně negativní.
- ZÚR JMK ukládají úkol zpracování **Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno**, která mimo jiné prověří varianty vedení dálnice D43 v úseku Lysice – D1 ve všech souvislostech s cílem co nejrychleji stabilizovat výsledný koridor a neodkladně zapracovat do Aktualizace ZÚR JMK jako veřejně prospěšnou stavbu s možností zahájení realizační přípravy.
- Přímé a bezprostřední dlouhodobé / trvalé vlivy v lokálním měřítku jsou hodnoceny jako pozitivní (+1) Záměry neprocházejí územím s překročením imisních limitů. V lokálním až oblastním měřítku se projeví odvedením dopravy ze sídel podél silnice I/43. Samy neprocházejí soustředěnou obytnou zástavbou, a ačkoli na několika místech dojde k výraznějšímu přiblížení k zástavbě, celkově převládají pozitivní vlivy. Podmínkou je ovšem realizace opatření k minimalizaci vlivů na imisní zatížení zástavby, k níž se komunikace přibližuje.

Většina ostatních záměrů přispívá ke zlepšení kvality ovzduší a převládá tak pozitivní hodnocení (+1 až +1 / +2). Podmínkou je realizace příslušných opatření k minimalizaci imisních dopadů, kde se komunikace přibližují k obytné zástavbě.

Záměry homogenizace a zkapacitnění komunikací jsou posuzovány neutrálně (0). Zkapacitnění komunikace a následné zvýšení rychlosti jízdy a omezení kongescí se obvykle projevují nárůstem emisí NO_x a snížením emisí organických látek, nejedná se však o významné vlivy.

Dopravní infrastruktura – železniční

Vzhledem k elektrifikaci předmětných tratí nejsou hodnocené záměry zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má potenciál snížení emisí z automobilové dopravy převzetím části dopravních výkonů. Proto jsou všechny záměry z této oblasti hodnoceny pozitivně (+1).

Dopravní infrastruktura – letecká

Navýšení provozu letiště bude přirozeně spojeno s nárůstem emisí a tedy i imisních příspěvků letecké dopravy. Na rozdíl od staveb silniční nebo železniční infrastruktury přitom nepřináší příznivý efekt ke kvalitě ovzduší, výsledné hodnocení je proto negativní, čímž nejsou zpochybněny přínosy rozvoje letiště v jiné (např. ekonomické) oblasti. Z provedených hodnocení však vyplývá, že tento nárůst není příliš významný a sám o sobě pravděpodobně nezpůsobí překročení imisních limitů, čemuž odpovídá hodnocení -1.

Dopravní infrastruktura – vodní

Jedná se pouze o prodloužení vodní cesty k rekreačním účelům, které nebude mít podstatný vliv na kvalitu ovzduší.

Dopravní infrastruktura – kombinovaná doprava

Záměry veřejných terminálů s vazbou na logistická centra budou spojeny s určitým nárůstem objemu automobilové dopravy vyvolaným na navazující komunikační síti a tím i s nárůstem imisní zátěže podél těchto komunikací (hodnocení -1). Pro oba záměry platí, že samy se nenacházejí v oblasti s překročením imisních limitů, komunikace, do nichž budou napojeny, však ano. Na druhou stranu ke zmírnění vlivů obou záměrů přispívá skutečnost, že jsou vhodně napojeny na nadřazenou komunikační síť.

Dopravní infrastruktura – integrovaný dopravní systém

Vybudování terminálů IDS přispěje k zatraktivnění veřejné dopravy jako alternativy k individuální automobilové dopravě a tím přispěje k snížení imisní zátěže (hodnocení +1). Jedná se o poměrně významné opatření na podporu zlepšení kvality ovzduší v řešeném území.

Technická infrastruktura – plynovody a teplovody

Výstavba plynovodů a teplovodů vytváří předpoklady pro rozvoj plynofikace a teplofikace území a tím i snížení imisní zátěže zejména z lokálního vytápění (spalování tuhých paliv) – hodnocení +1.

Technická infrastruktura – elektroenergetika, ropovody, vodovody, zásobníky plynu

Výstavba vedení VVN, elektrických stanic, vodovodů, ropovodů a zásobníků plynu nebude mít ve střednědobém a dlouhodobém horizontu podstatné vlivy na kvalitu ovzduší.

Technická infrastruktura – protipovodňová opatření

U technických protipovodňových opatření (nádrže, poldry) lze očekávat významný vliv na kvalitu ovzduší v době výstavby (terénní úpravy, stavba hrází), kdy dochází k přesunům velkých objemů zeminy a dalších hmot, a to zejména při jejich transportu. Ve střednědobém a dlouhodobém horizontu nebudou mít vliv na kvalitu ovzduší.

Realizace přírodě blízkých protipovodňových opatření nebude mít vliv a kvalitu ovzduší.

U všech záměrů, při jejich realizaci proběhnou zemní práce a stavební činnost, bude přirozeně docházet k dočasnému krátkodobému zhoršení kvality ovzduší v místě výstavby a jeho bezprostředním okolí, případně též podél přístupových tras. Kromě zmíněných technických protipovodňových opatření je možné očekávat významnější vlivy zejména u velkých silničních staveb, v menší míře pak i u železničních tratí a dopravních terminálů (zde k významu vlivu přispívá spíše poloha uvnitř zástavby než velikost stavby), dále pak u logistických center a inženýrských sítí (zejména v místech kontaktu se zástavbou). Tyto krátkodobé vlivy jsou přirozeně hodnoceny jako negativní (-1 / 0 až -1), jejich působení je však dočasné, nepřesahuje běžný rámec typický pro stavby daného typu a je řešitelné pomocí obvyklých opatření.

Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví

Vlivy na obyvatele a lidské zdraví v komplexním pohledu i v jednotlivostech v zásadě odpovídají hodnocení vlivů na kvalitu ovzduší; s dílčími rozdíly. Lze konstatovat, že vlivy na obyvatele do sebe integrují vliv na kvalitu ovzduší jako jeden z dílčích faktorů, na působících na lidské zdraví.

Vyhodnocení vlivů na obyvatele ovšem ve své základní (strategické) rovině více akcentuje Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje jako celek. Jako základní kritérium hodnocení jsou pro posuzování vlivů ZÚR JMK na lidské zdraví zásadní následující podmínky:

- ZÚR JMK vytvářejí podmínky pro ochranu zdraví obyvatel;
- realizace záměrů ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel;
- ZÚR JMK ve svém důsledku přispějí ke zlepšení veřejného zdraví.

Na základě relevantních koncepčních materiálů jsou pak stanoveny cíle a priority ochrany veřejného zdraví, jejichž naplňování je posuzováno. Ochrana veřejného zdraví musí být zajištěna nejen pro populaci majoritní, ale také v maximální možné míře pro senzitivní skupiny populace (starší osoby, etnické minority, chronicky nemocné a invalidní osoby, atd.). Základním cílem je zvýšit úroveň zdraví a snižovat výskyt nemocí a předčasných úmrtí, kterým lze předcházet. Vzhledem k charakteru předkládaného posuzování jsou pak primárně sledovány ty cíle, které mají vazbu:

- na snižování zdravotních rizik z životního prostředí;
- na snižování úrazovosti;
- na snižování stresu;
- na omezování negativních socioekonomických vlivů.

K těmto cílům jsou pak vázány faktory, které mohou mít dopad na lidské zdraví – tzv. determinanty zdraví:

- faktory kvality složek životního prostředí, kam patří znečištění ovzduší a hluková zátěž;
- faktor dopravní bezpečnosti jakožto zásadní faktor ochrany zdraví (i života) obyvatel;

- faktory determinující vnímání kvality života v dané lokalitě, kam patří ovlivnění celkového stavu lokality, pohoda bydlení, průchodnost území, obtěžování prašností a hlukem;
- faktory sociálně ekonomické, kam patří vliv na nezaměstnanost a příjmovou situaci obyvatel.

Z uvedených faktorů nejsou v této kapitole posuzovány sociálně ekonomické faktory, které jsou předmětem hodnocení v rámci ekonomického a sociálního pilíře VVURÚ. Dále jsou již pouze okrajově sledovány vlivy na znečištění ovzduší, kterým je věnována samostatná část hodnocení (viz výše).

Pro úplnost je třeba dále uvést, že faktory životního prostředí mají pouze dílčí vliv na celkovou úroveň zdravotního stavu jedinců či populace. Pro celý souhrn determinantů kvality životního a pracovního prostředí se uvádí, že ovlivňují zdraví cca z 15 %. Realizace jednotlivého záměru pak tvoří jen malou část z celkových faktorů životního prostředí a ovlivňuje tak jeho zdraví nejvýše v řádu jednotek procent, často i méně.

V rámci souhrnného posouzení ZÚR Jihomoravského kraje na obyvatelstvo a lidské zdraví je tedy nutno nejprve posoudit naplnění podmínek uvedených výše:

- ZÚR JMK vytvářejí podmínky pro ochranu zdraví obyvatel – Zásady územního rozvoje v návrhu neřeší plnohodnotně dopravní přetížení města Brna a jeho bezprostředního okolí, kde je kumulace negativních faktorů životního prostředí zdaleka největší. Z důvodů složitosti problematiky koncepce a uspořádání nadřazené silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno jsou rozhodující úseky kapacitních silnic vymezeny pouze jako územní rezervy. Pro zajištění ochrany zdraví obyvatel kraje je nutná dostavba celého komplexu zásadních dopravních staveb, včetně staveb v ZÚR JMK vymezených jako územní rezerva. Realizace některých záměrů obsažených v ZÚR JMK, zejména úseku dálnice D43 bez odpovídající návaznosti jižním směrem k dálnici D1 (Lysice – D1), vytváří riziko zhoršení imisní situace na území krajského města. Zásadním požadavkem v rámci navržených opatření je proto urychlené prověření a komplexní dořešení této problematiky v územní studii, kterou ukládají ZÚR JMK („Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území metropolitní rozvojové oblasti OB3 Brno“) a následné zapracování výsledků této studie do návrhu aktualizace ZÚR JMK.
- Realizace záměrů ZÚR JMK nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel – platí u všech záměrů, ovšem za předpokladu realizace opatření navržených v tomto vyhodnocení za účelem snížení vlivů posuzovaných záměrů na obyvatelstvo. Jedná se zejména o optimalizaci tras silničních a železničních staveb v rámci navržených koridorů, realizaci opatření ke snížení imisních dopadů silničních staveb, zajištění splnění hlukových limitů, realizaci opatření ke snížení estetických dopadů staveb a zajištění průchodnosti území a minimalizaci vlivů stavebních a terénních prací. V rámci hodnocení byla identifikována problematická oblast, ani u ní však nelze konstatovat poškozující vliv na zdraví obyvatel, pouze potenciální (a odstranitelné) riziko vzniku takové situace. Tato lokalita se nachází na jihovýchodním okraji Brna (Tuřany – Šlapanice), kde dochází k významné kumulaci dopravních záměrů. Ani v této lokalitě se (při zajištění všech navržených opatření k jednotlivým stavbám) dle provedených hodnocení nepředpokládá, že realizace záměrů bude mít poškozující vliv na obyvatele, a to ani v součtu všech vlivů; v rámci principu předběžné opatrnosti se však doporučuje řešit toto území podrobnou studií a detailně specifikovat podmínky umístění jednotlivých staveb. Pro úplnost je třeba dodat, že poměrně bezproblémové naplnění podmínky „realizace záměrů nebude mít poškozující vliv na zdraví obyvatel“ je do určité míry dáno právě nezahrnutím některých potenciálně problematických záměrů, které by tento vliv teoreticky mít mohly a byly

proto uvažovány pouze ve formě územních rezerv. Obě podmínky je tedy nutno posuzovat komplexně, kdy vyhnutí se potenciálně negativním lokálním vlivům na zdraví je provázáno nevyužitím potenciálu ke zlepšení situace na území města Brna. Do budoucna bude nutno tento rozpor řešit, a to nejlépe vypracováním komplexních odborných podkladů pouze pro toto území, se snahou o vyvážení obou kritérií a dosažení optimálního stavu, kterým je zajištění podmínek pro ochranu zdraví obyvatel města Brna bez poškození zdraví obyvatel sídel v jeho okolí.

- ZÚR JMK ve svém důsledku přispějí ke zlepšení veřejného zdraví – platí prakticky bez výhrad. Naprostá většina záměrů ve větší či menší míře přispívá ke zlepšení stavu výše uvedených determinantů zdraví. Negativní hodnocení pro dlouhodobý vliv bylo použito pouze u třech záměrů (**DL01**, **DG01**, **DG02**), ani u nich se však nepředpokládá taková míra zhoršení, která by vedla k poškození zdraví okolních obyvatel.

Jak již bylo uvedeno, pro vyhodnocení jednotlivých záměrů v zásadě platí obdobné závěry jako u vlivů na znečištění ovzduší, rozdíly jsou zejména u těch staveb, které nejsou zdrojem emisí znečišťujících látek, ale mohou být zdrojem hluku (železnice).

Dopravní infrastruktura – silniční

Obdobně jako u kvality ovzduší představují i v případě vlivů na lidské zdraví a obyvatelstvo nejvýznamnější soubor záměrů ZÚR JMK silniční stavby. Většina staveb je zaměřena na odvedení zbytné automobilové dopravy z centrálních částí měst (přeložky, obchvaty) a působí tedy souhrnně na celé spektrum determinantů zdraví:

- zlepšení kvality ovzduší (které je však hodnoceno samostatně);
- snížení hluku (přímý vliv na lidské zdraví);
- snížení obtěžujících faktorů, zhoršujících pohodu bydlení – prach, hluk a vibrace (jako obtěžující faktor), psychologicko-estetické působení nadměrné dopravní zátěže;
- snížení rizika úrazů a úmrtí v důsledku dopravních nehod.

Naopak určité zhoršení uvedených faktorů lze očekávat u části obyvatel, žijících v místech, k nimž se hodnocené stavby přibližují. Nejedná se vesměs o rizika „objektivní“ či kvantifikovatelné povahy – dosažení příslušných mezních hodnot (hluk, ovzduší) je ve všech případech reálné. Je však nutno počítat s negativním působením v psychologicko-estetické rovině, tj. s pocitovým snížením pohody bydlení, nárůstem subjektivních pocitů obtěžování, ke zhoršení vnímání nové stavby přispívá také její estetické působení v krajině a v neposlední řadě i omezení průchodnosti území směrem od sídla do volné krajiny. Z tohoto důvodu je ve všech případech požadována důsledná realizace opatření nejen ke splnění hlukových limitů, ale právě i k minimalizaci vyjmenovaných vlivů, jako je optické oddělení silnice od zástavby vegetačním pásem či vedením v zářezu, zajištění průchodnosti území apod. U významných silničních staveb, přivádějících dopravu do nových oblastí (tj. mimo sídlo, z něž je doprava odvedena) se také doporučuje realizace protihlukových opatření s určitou rezervou nad úroveň hlukových limitů, neboť obyvatelé zde nepocítí pozitivní efekty nové komunikace, ale pouze její negativní dopady, vyšší stupeň ochrany má tedy tyto dopady omezit na nejnutnější míru. Rezerva v dimenzování protihlukových opatření má také za účel předejít možným problémům např. výraznějšímu nárůstu dopravy oproti modelovým předpokladům.

Celý komplex vlivů byl tedy opět identifikován u záměrů, tvořících dálnici D43 v úseku Kuřim – hranice kraje, tj. **DS02** a **DS03**:

- sekundární dlouhodobý / trvalý významně pozitivní vliv +2 vzhledem k významu komunikace pro dlouhodobé řešení nadřazené komunikační sítě jako podmínky pro minimalizaci vlivů tranzitní automobilové dopravy na obyvatelstvo sídel, zejména podél silnice I/43;
- sekundární střednědobý významně negativní vliv -2 pro realizaci pouze v podobě obsažené v ZÚR JMK, tj. pouze v úseku Lysice – hranice kraje z důvodu rizika kumulace dopravní zátěže v prostoru města Brna a v sídlech podél stávající silnice I/43 severně od Brna, se souvisejícími negativními vlivy na obyvatele města;
- přímé pozitivní dlouhodobé / trvalé vlivy +1 z důvodu odvedení dopravy ze sídel podél silnice I/43. Ačkoli se posuzované záměry přibližují k obytné zástavbě, celkově převládají pozitivní vlivy. Podmínkou je ovšem realizace opatření k minimalizaci vlivů zástavby, k níž se komunikace přibližuje. Jedná se zejména o optimalizaci trasy v rámci koridoru, splnění hlukových limitů (přičemž s ohledem na význam komunikace se doporučuje dimenzovat protihluková opatření s určitou rezervou), vegetační úpravy, zajištění průchodnosti území atd.

Většina ostatních záměrů přispívá ke zlepšení kvality ovzduší a převládá tak pozitivní hodnocení (+1 až +1 / +2). Podmínkou je realizace příslušných opatření v místech, kde se komunikace přibližují k obytné zástavbě, zejména optimalizace trasy v rámci koridoru, zajištění splnění hlukových limitů (v některých případech s určitou rezervou), pohledové oddělení silnice od zástavby (zářez, vegetační bariéra apod.), zajištění průchodnosti území atd.

Záměry zkapacitnění komunikací jsou posuzovány vesměs pozitivně. Samotné zkapacitnění komunikace a následné zvýšení rychlosti jízdy vede obvykle ke zvýšení hlukové emise, součástí zkapacitnění je však standardně realizace protihlukových opatření na úroveň limitů bez započtení korekce na starou zátěž, což téměř ve všech případech znamená zlepšení současné akustické situace. Z tohoto důvodu je uvedeným záměrům přisuzován pozitivní efekt +1, pouze jde-li o úseky bez kontaktu se zástavbou, je záměr bez vlivu (0).

Dopravní infrastruktura – železniční

V případě železniční infrastruktury je hodnocení na základě dostupných podkladů poněkud nejednoznačné. Projevuje se zde více vlivů:

- podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má potenciál převzetí části dopravních výkonů automobilové dopravy a tím snížení zdravotních rizik a zlepšení pohody bydlení;
- velmi významná je i podpora samotného kvalitního železničního spojení jako součásti životních podmínek obyvatel;
- na druhé straně většina železničních koridorů vzhledem ke své povaze logicky významně zasahuje do zástavby měst a obcí, nebo se k této zástavbě přibližuje (vedení železnice zcela mimo zástavbu by postrádalo smysl);
- úseky nových tratí (část záměrů **DZ01, DZ04**) tedy budou novým zdrojem hluku. U záměrů vedených ve stopě stávajících železničních tratí může dojít k nárůstu i k poklesu hlukové zátěže. Na jedné straně pravděpodobně dojde k nárůstu provozu trati a rychlosti jízdy a tedy i ke zvýšení hlukové emise, na druhé straně budou realizace záměrů pravděpodobně spojeny s realizací protihlukových opatření. Akustická situace se zde může zlepšit i zhoršit, závisí na výsledném provozu trati a rozsahu protihlukových opatření.

Ve výsledku je celkový vliv na obyvatele posuzován pozitivně (+1), u samotných vlivů hluku je zvoleno hodnocení ambivalentní (-1 až +1).

Dopravní infrastruktura – letecká

Navýšení provozu letiště bude přirozeně spojeno s nárůstem hlukové zátěže, přičemž na rozdíl od staveb silniční nebo železniční infrastruktury přitom tento záměr nepřináší relevantní pozitivní efekt pro obyvatele. Výsledné hodnocení je proto negativní, čímž nejsou zpochybněny přínosy rozvoje letiště v jiné (např. ekonomické) oblasti. Míra zhoršení závisí na skutečném navýšení provozu. Vzhledem k významu hlukové zátěže z letecké dopravy je zvoleno hodnocení negativní až významně negativní (-1 / -2) pro lidské zdraví, pro celkový vliv na obyvatele pak negativní (-1).

Dopravní infrastruktura – vodní

Jedná se pouze o prodloužení vodní cesty k rekreačním účelům, které nebude mít podstatný vliv na akustickou situaci ani obyvatelstvo.

Dopravní infrastruktura – kombinovaná doprava

Záměry veřejných terminálů s vazbou na logistická centra budou spojeny s určitým nárůstem objemu automobilové dopravy vyvolaným na navazující komunikační síti a tím i s nárůstem akustické zátěže a dalšími negativními vlivy (snížení dopravní bezpečnosti a celkové pohody bydlení) – hodnocení -1. Pro oba záměry platí, že samy se nenacházejí v oblasti s překročením hlukových limitů, komunikace, do nichž budou napojeny, však ano. Na druhou stranu ke zmírnění vlivů obou záměrů přispívá skutečnost, že jsou vhodně napojeny na nadřazenou komunikační síť.

Dopravní infrastruktura – integrovaný dopravní systém

Vybudování terminálů přispěje k zatraktivnění veřejné dopravy jako alternativy k individuální automobilové dopravě a tím přispěje k snížení dopravní zátěže a tedy i ke zlepšení pohody bydlení (bezpečnost, hluk, prašnost, znečištění ovzduší). Ke zlepšení podmínek života obyvatel přispívá také samotné zkvalitňování veřejné dopravy (+1).

imisi zátěže (hodnocení +1). Jedná se o poměrně významné opatření na podporu zlepšení kvality ovzduší v řešeném území.

Technická infrastruktura – plynárenství, elektroenergetika, vodovody, ropovody

Výstavba elektrických vedení a stanic, plynovodů a zásobníků plynu, produktovodů a vodovodů nebude mít podstatný vliv na akustickou situaci a nebude zdrojem zdravotních rizik.

Z hlediska celkových podmínek života obyvatel je výstavba elektrických rozvodů, plynovodů a vodovodů hodnocena pozitivně, neboť přispěje ke zlepšení podmínek života obyvatel (+1). Ostatní záměry (zásobníky plynu, ropovody) jsou bez významného vlivu na obyvatele.

Technická infrastruktura – protipovodňová opatření

U technických protipovodňových opatření (nádrže, poldry) lze očekávat významný vliv na lidské zdraví a obyvatele v době výstavby (terénní úpravy, stavba hrází), kdy dochází k přesunům velkých objemů zeminy a dalších hmot, a to zejména při jejich transportu. U přírodě blízkých protipovodňových opatření není tento vliv uvažován.

V dlouhodobém horizontu u obou typů jednoznačně převládá pozitivní vliv, neboť opatření přispívají k ochraně obyvatel před povodněmi.

U všech záměrů, při jejich realizaci proběhnou zemní práce a stavební činnost, bude přirozeně docházet k dočasnému nárůstu hlukové zátěže a zhoršení pohody bydlení v místě výstavby a jeho bezprostředním okolí, případně též podél přístupových tras. Kromě zmíněných technických protipovodňových opatření je možné očekávat významnější vlivy zejména u velkých silničních staveb, v menší míře pak i u železničních tratí a dopravních terminálů (zde k významu vlivu přispívá spíše poloha uvnitř zástavby než velikost stavby), dále pak u logistických center a inženýrských sítí (zejména v místech kontaktu se zástavbou). Tyto krátkodobé vlivy jsou přirozeně hodnoceny jako negativní (-1 / 0 až -1), jejich působení je však dočasné, nepřesahuje běžný rámec typický pro stavby daného typu a je řešitelné pomocí obvyklých opatření.

Vlivy na biologickou rozmanitost, flóru a faunu

Z hlediska vlivů na přírodu a krajinu jsou nejproblémovějšími stavbami stavby silniční a železniční dopravy. Je to dáno především jejich charakterem dlouhé liniové bariéry, která ovlivňuje velkou část okolního území, přičemž jde o vlivy spojené s výstavbou, provozem, ale také o vlivy spojené s tělesem stavby.

Zásadní je negativní vliv nových dopravních tras na fragmentaci a snižování prostupnosti krajiny pro volně žijící živočichy, ale i pro člověka. Nezanedbatelným vlivem je ovšem i riziko přímého zabíjení zvířat při střetu s projíždějícími vozidly. U silnic čtyř a více pruhového uspořádání, často s oplocením a protihlukovými stěnami, je jediným možným opatřením ke snížení rizika přímé mortality a bariérového efektu těchto staveb budování technických objektů – podchodů (mostní objekty s dostatečnou šířkou i výškou) či nadchodů („zelené mosty“ – ekodukty, rovněž dostatečně široké, lépe speciální než kombinované s ostatními funkcemi, např. dopravními). U silnic nižších tříd s menší frekvencí dopravy jsou uvedena opatření nepřiměřeně nákladná a v praxi pro nejsou často navrhována. Jako migrační cesty mnohdy slouží i mostní objekty budované bez souvislosti s ekologickými opatřeními.

Zábor ploch

Velké stavby samy o sobě představují velkoplošné zábory půdy, které zasahují také území významná z hlediska ochrany přírody. Jedná se o plošné zásahy do skladebních prvků ÚSES, do velko- i maloplošných zvláště chráněných území, do významných lokalit výskytu ohrožených druhů nebo lokalit soustavy Natura 2000. Dochází tak ke zmenšování výměry ohrožených stanovišť i biotopů druhů, což vede ke zhoršení stavu jejich populací.

Rušení

S výstavbou i provozem zejména dopravních staveb je spojen výrazný nárůst hladiny rušení v jejich okolí. Pro citlivější druhy živočichů může tento vliv natolik zhoršovat kvality jejich biotopu, že vede k následnému opuštění lokalit takto zasažených.

Znečištění vody, půdy i ovzduší

Záměry dopravní, technické i jiné infrastruktury s sebou přinášejí riziko vnosu cizorodých znečišťujících látek do přírodního prostředí. V době výstavby i provozu nelze vyloučit možnost havárií, kdy rozměry tohoto vnosu výrazně překročí pufrací a samočistící schopnosti ekosystémů. Znečištění však také může působit pomaleji a v menších dávkách. Výsledkem těchto procesů je eutrofizace a postupná přeměna druhového složení společenstev s úbytkem nebo úplným vymizením druhů vázaných na oligotrofní případně mezotrofní prostředí.

Hodnocení koridorů a ploch

Hodnocení všech záměrů je uvedeno v příloze č. 2. V následujícím přehledu jsou uvedeny záměry s významnými vlivy na zájmy ochrany přírody a krajiny.

Dopravní infrastruktura

Potenciálně významné negativní vlivy (hodnocení –2) tedy vlivy, které představují významně negativní zásah do přírodního prostředí, byly identifikovány u těchto záměrů dopravní infrastruktury:

- **DS05** – dálnice D55 úsek Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec

Jedná se o zcela nové vedení trasy dálnice D55 přes lesní komplex Doubrava mezi Hodonínem a Bzencem. Koridor představuje velký plošný zábor území, které je významným místem výskytu řady živočišných i rostlinných druhů. Dá se předpokládat významné narušení potenciálních migrací mezi řekou Moravou a lesním komplexem spojené s přímým zabíjením zvířat. Dojde také ke značnému nárůstu rušení.

- **DV01** – Rohatec – Hodonín – soutok Morava / Dyje, prodloužení vodní cesty – „Baťův kanál“

Splavnění dolního úseku řeky Moravy představuje hrubý zásah do říčního ekosystému a je pravděpodobné, že samotný projekt by zahrnoval řadu migračních překážek pro vodní živočichy. Nelze vyloučit ani výrazné změny podmínek vodního režimu a zvýšení intenzity rušení v okolí vodní cesty.

Jako **potenciálně negativní až významně negativní vliv** (hodnocení –1 / –2) tedy obdobně problematické jako předchozí byly vyhodnoceny tyto záměry silničních komunikací:

- **DS02** – koridor dálnice D43 úsek Lysice – Sebranice vede migračně významným územím mezi Moravským krasem a východní částí Českomoravské vysočiny
- **DS03** – koridor dálnice D43 úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje. Představuje bariéru v migračně významném území Boskovické brázdy, mezi Drahanskou vrchovinou a Českomoravskou vysočinou
- **DS04** – koridor dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko

U tohoto záměru je nutné nalézt technické řešení zabraňující střetům přeletujících ptáků s vozidly. Silnice je vedena po hrázi oddělující dvě nádrže Vodního díla Nové Mlýny, které je významným shromaždištěm ptáků.

- **DS07** – koridor silnice I/38 Blížkovice, (hranice kraje) – Znojmo (II/361)

Problematické je zejména vedení koridoru v těsné blízkosti místa rozmnožování obojživelníků na lokalitě Lom u Žerůtek. Silnice tak představuje potenciální ohrožení migrace zvířat spojené s rizikem přímého zabíjení v průběhu stavby i při provozu.

- **DS09** – koridor silnice I/38 Znojmo (I/53) – Hatě – hranice ČR / Rakousko

Koridor křížuje nadregionální biokoridor, po dobu výstavby i provozu může dojít k omezení možností migrace a tím i k snížení funkčnosti prvku ÚSES a omezení konektivity EVL Meandry Dyje. Potenciálně zasahuje nejen suchozemské, ale vodní prostředí. Křížuje tak potenciální migrační spojení NP Podyjí s východněji položenými oblastmi. Koridor zabírá plochu prvků ÚSES nadregionální i regionální úrovně a významným způsobem zasahuje do EVL/PP Načeratický kopec.

- **DS13** – koridor dálnice D46 Vyškov – hranice kraje, homogenizace včetně úpravy MÚK Vyškov a MÚK Drysice

Méně problematický záměr, u kterého však nelze zcela vyloučit riziko negativního ovlivnění migrační dostupnosti pro sysla obecného (kriticky ohrožený druh). Letiště Marchanice, v jehož těsné blízkosti koridor vede je jednou z nejvýznamnějších lokalit výskytu tohoto druhu v ČR.

- **DS15** – koridor silnice I/19 Hodonín v okr. Blansko (hranice kraje) – Sebranice (D43), homogenizace včetně obchvatů Rozseče a Sebranic

Koridor významně zasahuje prvky ÚSES, zvláště chráněná území (PP Cukl a Rozsečské rašeliniště, PP Loucká obora, PR Čepičkův vrch a údolí Hodonínky), jejich ochranná pásma (PP Kunštátská obora, PP Nad Berankou) a EVL Čepičkův vrch a údolí Hodonínky

- **DS18** – koridor silnice I/40 Břeclav – Valtice, přeložka s obchvaty sídel

Koridor zasahuje do NPP a EVL Rendez-vous, zhoršuje bariérové působení stávající komunikace zejména v místech průchodu lesním komplexem Bořího lesa a v blízkosti NPP a EVL Rendez-vous, zasahuje biotop motýla jasoně dymnivkového (*Parnassius mnemosyne*).

- **DS20** – koridor silnice I/43 Letovice – Stvolová

Koridor je vymezen souběžně s biokoridory využívajícími nivu Svitavy, přičemž dochází k významnému plošnému překryvu. Je tak snížena funkčnost prvku ÚSES.

- **DS21** – koridor silnice I/53 Znojmo – Pohořelice, homogenizace včetně MÚK

Koridor prochází prvky ÚSES regionální i nadregionální úrovně, lokalitami zvláště chráněného druhu drop velký (Boroticko, Miroslavsko). Je veden z velké části ve stávající trase silnice. Při stavbě a provozu nicméně dojde k plošně významnému zásahu do plochy přírodně významných území. Frekventovaná silnice zvyšuje riziko střetů ptáků s jedoucími vozidly. Při výstavbě i provozu nelze vyloučit riziko znečištění vody ve vodotečích.

- **DS23** – koridor silnice I/71 Blatnice pod Svatým Antonínkem (hranice kraje) – Javorník (hranice ČR / SR).

Koridor prochází několika vymezenými prvky ÚSES, PP Nad Vápenkou, PR Háj u Louky a EVL Nad Vápenkou a území CHKO Bílé Karpaty. Po dobu výstavby i provozu může dojít k omezení možností migrace a tím i k snížení funkčnosti prvku ÚSES. Je významný zásahem do kvality krajinného rázu.

Ostatní plochy pro silniční komunikace byly vyhodnoceny pouze s mírným nebo žádným negativním vlivem na chráněné části přírody.

Jako **potenciálně negativní až významně negativní vliv** (hodnocení -1 / -2) byly vyhodnoceny také dva koridory pro železniční dopravu:

- **DZ07** – koridor trati č. 246 Znojmo – Břeclav, optimalizace

Koridor trati je veden přes nebo v těsné blízkosti většího množství chráněných fenoménů. Představuje riziko zejména po dobu výstavby, ale i za provozu. Řadu negativních vlivů lze omezit vhodným technickým řešením projektu. Jedná se pouze o optimalizaci trati nikoliv výstavbu nové.

- **DZ09** – koridor trati č. 244 Hrušovany nad Jevišovkou – Střelice, optimalizace

Koridor trati křížuje řadu prvků ÚSES, čímž snižuje jejich funkčnost. Vede při hranicích nebo v těsné blízkosti ZCHÚ a EVL, kde je chráněno vodní prostředí. Hrozí riziko havárie nebo znečištění při výstavbě. Těleso trati se podílí na utváření podmínek vodního režimu EVL/PP Střelická bažinka – nutno technicky zajistit zachování příznivého vodního režimu.

Technická infrastruktura

Ze skupiny staveb technické infrastruktury mají na biologickou rozmanitost, flóru a faunu největší negativní vliv záměry výstavby nových nadzemních vedení elektrické energie a produktovodů z důvodu narušení krajinného rázu – optického znečištění krajiny. Negativní působení se projevuje zejména v úsecích procházejících územím přírodních parků a rozsáhlých lesních komplexů. Vedle zásahu do krajinného rázu dotčené oblasti působí také odlesnění, které ovlivňuje druhovou skladbu ekosystémů a narušuje stabilitu lesních porostů. U elektrického vedení je dalším negativním vlivem riziko střetů letících ptáků s kabely i vertikálními strukturami (sloupy).

V případě plynovodů, ropovodů, vodovodů a kanalizací může dojít ke zničení hodnotných biotopů hlavně v období výstavby (sejmutí vegetačního krytu a následná ruderalizace odkrytých ploch, odnos splavenin, snadnější šíření invazivních druhů) a to i v případech, kdy je navržena relativně nejšetrnější trasa v souběhu se stávajícím vedením plynovodu.

Nejvýznamnější negativní vliv (**potenciálně významný negativní vliv** – hodnocení –2) byl vyhodnocen u jednoho záměru technické infrastruktury:

- **TEP03** – koridor pro Plynovod přepravní soustavy v Jihomoravském kraji, vedoucí z okolí kompresní stanice Břeclav na hranici ČR / Rakousko a plocha pro novou hraniční předávací stanici Poštorná

Plocha koridoru zasahuje nadregionální prvky ÚSES, PR Františkův rybník, EVL Soutok-Podluží a PO Soutok-Tvrdonicko, představuje plošně významný zábor včetně stanovišť, která jsou zde předmětem ochrany.

Potenciálně negativní až významně negativní vliv (hodnocení –1 / –2) tedy o stupeň méně závažný vliv byl vyhodnocen pro následující záměry:

- **TEE01** – koridor pro vedení 400 kV Rohatec – hranice kraje (– Otrokovice) a nasmyčkování vedení V424 do TR Rohatec

Elektrovod prochází PO včetně biotopů ptáků, které jsou předměty ochrany. Trasa kopíruje stávající elektrovod, zásadní vlivy jsou do značné míry omezeny na dobu výstavby, poté je změna jejich působení méně výrazná.

- **TEE09** – koridor vedení 110 kV; Rohatec – Veselí nad Moravou – vazba na el. stanici 400/110 kV Rohatec

Elektrovod prochází PO včetně biotopů ptáků, které jsou předměty ochrany. Trasa kopíruje stávající elektrovod, zásadní vlivy jsou do značné míry omezeny na dobu výstavby, poté je změna jejich působení méně výrazná.

- **TEE10** – koridor vedení 110 kV; Rohatec – Čejč – vazba na el. stanici 400/110 kV Rohatec

Elektrovod prochází PO včetně biotopů ptáků, které jsou předměty ochrany, PP Bílý kopec u Čejče, PR Horky, EVL Bílý kopec u Čejče, Hodonínská doubrava, Horky u Milotic, Hovoranský hájek. Trasa kopíruje stávající elektrovod, zásadní vlivy jsou do značné míry omezeny na dobu výstavby, poté je změna jejich působení méně výrazná.

- **TEE19** – TS 110/22 kV; Rozstání (Olomoucký kraj) + napojení novým vedením na síť 110 kV

Koridor zasahuje CHKO a EVL Moravský kras včetně stanovišť, která jsou zde předměty ochrany, přičemž se jedná o výstavbu nového vedení. Nelze vyloučit plošně rozsáhlé ovlivnění v důsledku odlesnění ani zásahy do podzemních vod, které souvisí s chráněnými jeskynnými systémy.

- **TEE26** – Rekonstrukce a zdvojení VVN 110 kV Mikulov – Hrušovany nad Jevišovkou ve stávající trase

Koridor je veden v trase stávajícího vedení. Nelze však pominout negativní vlivy spojené s výstavbou i provozem zejména v místech křížení s prvky ÚSES, PP a EVL. Dalším závažným rizikem je vedení přes potenciální biotop dropa velkého (Boroticko). Tento druh se zde v minulosti vyskytoval a aktuálně ho stále příležitostně využívá. Střety s elektrickým vedením jsou jedním z nejvýznamnějších ohrožujících faktorů pro tento druh.

- **TED01** – koridor pro zdvojení ropovodu Družba

Koridor zasahuje řadu prvků ÚSES nadregionální i regionální úrovně, okrajově PP Očovské louky, NPP Hodonínská doubrava, PP Bílý kopec u Čejče, EVL Bílý kopec u Čejče, Hodonínská doubrava, Očov, Ochůzky – Nedánov a PO Hovoransko-Čejkovicko a významný biotop motýla okáče jílkového. Zábór není plošně rozsáhlý, některé zábory lze minimalizovat, ropovod je zdvojením stávajícího. Nelze však vyloučit rizika při stavbě i provozu.

Protipovodňová ochrana

ZÚR JMK vymezuje oblasti protipovodňové ochrany. Z hlediska zájmů ochrany přírody a krajiny mohou představovat riziko změny vodního režimu, zábor ploch cenných stanovišť, změny biotopů ohrožených druhů nebo omezení migrační prostupnosti toků. Zároveň ale existují formy protipovodňové ochrany, které jsou poměrně málo invazivní a vůči přírodnímu prostředí citlivé.

Rozsah a poloha navrhaných ploch níže uvedených protipovodňových opatření byly hlavními důvody pro vyhodnocení jejich **potenciálně negativního až významně negativního vlivu** (hodnocení -1 / -2). V rámci zpracování projektové přípravy mohou být tyto vlivy prakticky vyloučeny v případě zajištění ochrany prvků chráněných ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Hodnocení -1 / -2 bylo identifikováno u následujících záměrů protipovodňové ochrany ZÚR JMK:

- **POP02** – opatření na vodním toku Svratka

Plocha záměru zasahuje řadu prvků ÚSES regionální úrovně, NPP Pouzdřanská step-Kolby, PP Knížecí les, PP Nosislavská zátočina, PP Přísnotický les, PR Věstonická nádrž, EVL Knížecí les, EVL Pouzdřanská step – Kolby, EVL Přísnotický les, EVL Vranovický a Plačkův les a PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny. Zábory jsou plošně rozsáhlé, některé zábory lze minimalizovat, rizika při stavbě i provozu jsou však značná.

- **POP03** – opatření společná na vodních tocích Svratka a Litava

Plocha zasahuje prvky ÚSES regionální úrovně, negativní vlivy lze minimalizovat. Může dojít k ovlivnění vodního režimu v EVL Židlochovický zámecký park a dalších chráněných fenoménů níže po toku Svratky. Důsledky nelze na úrovni ZÚR předjímat.

- **POP04** – opatření společná na vodních tocích Dyje a Kyjovka

Plocha zasahuje řadu prvků ÚSES nadregionální i regionální úrovně, NPR Křivé jezero, PP Jezírko Kutnar, PP Květné jezero, EVL Niva Dyje, EVL Soutok-Podluží a PO Pálava, PO Soutok-Tvrdonicko. Zábory jsou plošně rozsáhlé, některé vlivy lze minimalizovat, rizika při stavbě i provozu jsou však značná. Východiskem je vhodná podoba projektu PPO.

- **POP05** – opatření na vodním toku Dyje

Plocha zasahuje řadu prvků ÚSES nadregionální i regionální úrovně, PP Travní dvůr včetně OP, EVL Drnholecký luh, EVL Jevišovka, EVL Travní dvůr. Zábory jsou plošně rozsáhlé, některé vlivy lze

minimalizovat, rizika při stavbě i provozu jsou však značná. Východiskem je vhodná podoba projektu protipovodňových opatření.

- **POP09** – opatření na vodním toku Bobrava

Plocha zasahuje prvky ÚSES regionální i nadregionální úrovně, PP a EVL Střelická bažinka. Zábor lze minimalizovat, rizika při stavbě i po realizaci nelze zcela vyloučit.

- **POT02** – poldr Skryje na vodním toku Loučka

Záměr může zásadně ovlivnit migrační prostupnost toku Bobrůvky (Loučky). Pro vranku obecnou (předmět ochrany EVL Bobrůvka) je existence jakéhokoli stupně zásadním problémem.

- **POT06** – poldr Přítluky

Plocha zabírá prvky ÚSES nadregionální i regionální úrovně, NPP Pastvisko u Lednice, NPR Křivé jezero, NPR Lednické rybníky, PP Jezírko Kutnar, PP Květné jezero, EVL Niva Dyje a PO Lednické rybníky a PO Pálava. Vlivy lze zmírnit, rizika při stavbě i po realizaci jsou značná.

Vlivy na půdu

Zemědělský půdní fond

Dopravní infrastruktura – silniční

Rozvoj silniční infrastruktury je zpravidla vždy spojen s trvalými zábory zemědělské půdy. Vzhledem k častému výskytu nejceněnějších půd v I. a II. třídě ochrany na území Jihomoravského kraje, lze předpokládat, že i ty budou jednotlivými záměry ZÚR JMK dotčeny. K významně negativnímu vlivu tedy dojde v případech, kdy budou koridory většinou své rozlohy vymezeny na nadprůměrně produkčních půdách. U koridorů kratší délky typu obchvatu konkrétních sídel byly vlivy hodnoceny méně významně. Koridory ZÚR JMK jsou vymezeny v širší významně vyšší než je reálná potřeba odnětí půdy ze ZPF. Po upřesnění koridorů na parametry dle příslušného typu komunikace (lze podrobněji definovat v navazující ÚPD nebo projektové přípravě záměru) bude rozsah záboru významně snížen. U komunikací typu dálnic, rychlostních silnic nebo silnic I. třídy budou zásahy do ZPF nejvýznamnější vzhledem k jejich technickým parametrům (reálná možnost realizace více jak dvoupruhové komunikace). V případech, kdy ZÚR JMK vymezují záměry v trase stávajících komunikací, budou vlivy na ZPF významně sníženy. Lze předpokládat, že daná komunikace je určena k rekonstrukci, zkapacitnění apod. Půda v její trase již byla ze ZPF vyjmuta, dojde tedy maximálně k rozšíření stávajícího tělesa stavby. Tyto záměry jsou proto hodnoceny méně významně. Specifikem JMK jsou rozsáhlé viniční tratě, vedením koridorů v některých případech dochází k jejich ovlivnění, resp. trvalému záboru.

Významně negativní vliv –2 byl identifikován u následujících koridorů:

- **DS07, DS09, DS30** (koridory vyznačující se plošně významnějšími zábory ZPF i v I. a II. třídách ochrany)

Negativní vliv –1 / –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **DS14, DS18, DS19, DS26, DS27, DS31, DS32** (záměry kratšího významu ležící na kvalitních půdách v I. a II. třídě ochrany)

Dopravní infrastruktura – železniční

ZÚR JMK navrhuje koridory železniční dopravy zpravidla v trasách stávajících tratí pro potřeby optimalizace, elektrifikace nebo modernizace. V těchto případech jsou vlivy považovány za méně

významné např. pro potřeby úpravy směrových poměrů nebo zdvojkolejnění tratí. Významně negativní vlivy nebyly identifikovány.

Negativní vliv –1 / –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **DZ01** (záměr se zábořem cenných půd v I. a II. třídě ochrany).

Dopravní infrastruktura – vodní

Vznik negativních vlivů, resp. potřebu záborů ZPF, nelze jednoznačně vyloučit, avšak lze předpokládat, že nebudou významného charakteru. Pro splavnění Moravy budou prováděny úpravy hlavně v korytě řeky. Významně negativní vlivy nebyly identifikovány.

Dopravní infrastruktura – letecká

Rozvoj letecké dopravy bude spojen s trvalým zábořem zemědělské půdy, též půd spadajících do I. a II. třídy ochrany.

Negativní vliv –1 / –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **DL01** (zábor cenných půd v I. a II. třídě ochrany).

Dopravní infrastruktura – kombinovaná doprava a integrovaný dopravní systém

Realizace záměrů veřejných terminálů s vazbou na logistická centra se bude vyznačovat trvalými záboři zemědělské půdy a to i nadprůměrně produkčních půd v I. a II. třídě ochrany. V případě integrovaných dopravních systémů budou vlivy na půdy významně sníženy vzhledem k jejich malému územnímu rozsahu nebo nebudou vůbec identifikovány v těch případech, budou-li tyto záměry umístěny v rámci zastavěných území. U těchto záměrů byly identifikovány málo významné vlivy na ZPF. Obecně je předpokládáno vyjmutí půdy ze ZPF v celé vymezené ploše, která bude podléhat urbanizaci.

Významně negativní vliv –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **DG01, DG02** (plochy na půdách v I. a II. třídě ochrany).

Technická infrastruktura – elektroenergetika

Elektrická vedení se nevyznačují vlivy na ZPF. Dle zákona č. 334/1992 Sb., v platném znění, pro potřeby základových patek jednotlivých stožárových míst není potřeby souhlasu orgánu ochrany ZPF pokud v jednotlivých případech nepůjde o plochu větší než 30 m². Výjimkou jsou lokality rozveden, kde k trvalému záboru půdy zpravidla dojde. V měřítku ZÚR JMK nebyly identifikovány významně negativní vlivy.

Technická infrastruktura – plynárenství, ropovody, teplovody, vodovody

Potenciální vliv je obecně předpokládán pouze při vedení koridoru skrze viniční tratě. Pokládkou potrubí dojde k trvalému zásahu do těchto kultur (linie potrubí dále bude podléhat potřebě revizního zpřístupnění). Významně negativní vlivy nebyly identifikovány.

Technická infrastruktura – protipovodňová opatření

Protipovodňová opatření přírodně blízkého nebo technického charakteru jsou spojena s trvalými záboři zemědělské půdy, zejména pro potřeby zemních těles, hrází apod. Lze konstatovat, že zábor ZPF tedy nebude nutný v celém vymezeném rozsahu ploch. Lze předpokládat, že z těchto důvodů

odnětí ze ZPF nebude významného charakteru a proto významně negativní vlivy nebyly identifikovány.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa

Dopravní infrastruktura – silniční

Záměry dopravní infrastruktury jsou často spojeny s trvalými zábory PUPFL. Za významně negativní vliv je považována fragmentace větších lesních celků celou šíří koridoru, zásah do lesa je tím nevyhnutelný. Oproti ZPF je v případě lesů možná vyšší variabilita vedení trasy komunikace v koridoru, čímž mohou být vlivy na lesy účelně minimalizovány. Zejména u dálnic, rychlostních silnic nebo silnic I. třídy, vzhledem k jejich technické povaze, lze vlivy předpokládat nejvýznamnější. Krátké průchody lesními porosty nebo potenciální zásahy do lesních okrajů jsou hodnoceny méně významně. V případě zásahů do menších lesních enkláv jsou vlivy hodnoceny méně významně z důvodu možnosti minimalizace vlivů adekvátním vedením komunikace v koridoru. Zásahy do větrolamů jsou považovány z plošného hlediska též za méně významné. Je-li záměr vymezen ve stopě stávající komunikace, budou vlivy na lesy dále sníženy (předpoklad modernizace, rekonstrukce nebo rozšíření stávající komunikace), neboť v těchto případech při průchodu lesními celky již došlo k záborům v linii komunikace. Úpravy na stávajících komunikacích však mohou vést k potřebě rozšíření stávajících lesních průseků. Koridory ZÚR JMK jsou vymezeny v širší významně vyšší než je reálná potřeba odnětí půdy z PUPFL. Po upřesnění koridorů na parametry dle příslušného typu komunikace (lze podrobněji definovat v navazující ÚPD nebo projektové přípravě záměru) bude rozsah záboru významně snížen.

Potenciálně významně negativní vliv –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **DS05, DS09** (fragmentace lesních celků).

Potenciálně negativní vliv –1 / –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **DS07, DS15, DS25** (zásahy do lesa na kratších úsecích nebo lesních okrajů).

Dopravní infrastruktura – železniční

S výjimkou záměru **DZ01** jsou všechny ostatní koridory železniční infrastruktury vymezeny v trase stávajících tratí. Pro potřeby optimalizace, elektrifikace nebo modernizace se významné vlivy na lesy nepředpokládají. Zpravidla půjde o úpravy stávajícího drážního tělesa. K dotčení lesních porostů může dojít pouze v případě úpravy směrových poměrů nebo zdvojkolejnění tratí, které si potenciálně mohou vyžádat rozšíření stávajících lesních průseků. Významně negativní vlivy nebyly identifikovány.

Dopravní infrastruktura – vodní

Záměr **DV01** si vyžádá zásahy do lesních porostů bezprostředně navazujících na vodní tok Moravy. Významně negativní vliv se však nepředpokládá, neboť půjde zejména o úpravy v korytě řeky. Významně negativní vlivy nebyly identifikovány.

Dopravní infrastruktura – letecká

Negativní vliv nebyl identifikován.

Dopravní infrastruktura – kombinovaná doprava a integrovaný dopravní systém

Významné vlivy na lesy nebyly identifikovány.

Technická infrastruktura – elektroenergetika

Elektrická vedení se mohou vyznačovat zásahy do PUPFL v rozsahu linie elektrického vedení nebo omezením plnění funkcí lesa v ochranných pásmech s nutnou výškovou redukcí porostů. Principy lesního hospodářství jsou v tomto pásu významně omezeny. Za významně negativní vliv je považována fragmentace většího lesního celku novou linií elektrického vedení, v těchto případech není možné vlivy na lesy minimalizovat. V případech, kdy záměr využívá již existující průsek (resp. stávající linii elektrického vedení) nebo zasahuje do lesního okraje, jsou vlivy považovány za méně významné. Nelze však vyloučit, že záměry budou spojeny s potřebou možného rozšíření stávajícího lesního průseku (např. v případě souběhu nového elektrického vedení s vedením stávajícím). Zásahy do větrolamů jsou považovány z plošného hlediska za málo významné.

Potenciálně významně negativní vliv –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **TEE19** (fragmentace lesního celku).

Potenciálně negativní vliv –1 / –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **TEE01, TEE02, TEE09, TEE10, TEE11, TEE17** (zásah do lesních celků v linii existujících vedení s předpokladem vzniku nových zásahů).

Technická infrastruktura – plynárenství, ropovody, teplovody, vodovody

Záměry mohou být spojeny se zásahy do lesních porostů v rozsahu jejich ochranných pásem, kde je nezbytné minimalizovat vlivy poškozující potrubí kořenovým systémem dřevin. Za významně negativní jsou považovány vlivy, kdy vymezený koridor fragmentuje větší lesní celek v nové stopě. Jedná-li se o přípolož ke stávajícímu potrubí jsou vlivy na PUPFL minimalizovány, neboť v minulosti již došlo k zásahu do lesa. Může však dojít k rozšíření existujících lesních průseků.

Potenciálně významně negativní vliv –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **TEP05, TET01** (fragmentace lesních celků).

Potenciálně negativní vliv –1 / –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **TV01** (zásah do lesa na krátkém úseku).

Technická infrastruktura – protipovodňová opatření

Lesní porosty se vyskytují v rámci jednotlivých vymezených protipovodňových opatření, tj. zejména v údolních polohách jednotlivých vodních toků. Záměry budou zpravidla spojeny se zábory půdy převážně pro potřeby zemních těles, hrází, apod., které budou podléhat trvalému odnětí. Nikoliv v celém vymezeném rozsahu. Vhodnou lokalizací jednotlivých stavebních objektů je možné vlivy na lesy minimalizovat a vyhnout se tak potenciálním zásahům. Významné dotčení lesů se proto nepředpokládá neboť, lesní prostředí obecně podporuje retenci vody v krajině. Významně negativní vlivy nebyly identifikovány.

Vlivy na horninové prostředí

Dopravní infrastruktura – silniční

K významnému ovlivnění ložiskového bohatství dochází zejména v případech, kdy koridor celou šíří prochází přes ložisko těžitelné povrchovou těžbou (výhradní ložisko, CHLÚ, dobývací prostor), kdy nelze vliv účelně minimalizovat. Méně významné dotčení je předpokládáno u ložisek těžitelných hlubinnou těžbou nebo z vrtů (ropa, zemní plyn) vzhledem k menším prostorovým nárokům těžby na zemském povrchu. Resp. územním rozvojem na zemském povrchu nebudou podzemní nerostné

zásoby zásadně ovlivněny. Musí však být respektována místa s výskytem vrtných souprav nebo nadzemní části hlubinných dolů. U vytěžených ložisek nelze vyloučit přítomnost doposud nevytěžených zbytkových zásob. V případě vzájemného střetu jsou nerostné suroviny trvale vázány v ochranném pilíři stavby. Okrajové zásahy do ložisek nerostných surovin jsou hodnoceny méně významně z důvodu možné minimalizace vlivů. Za negativní je možno považovat přítomnost poddolovaných a sesuvných území v koridoru, kdy nelze vyloučit statické ovlivnění budoucí stavby. U dosud netěžených ložisek mohou být negativní vlivy na povrchu země v důsledku těžební činnosti teprve vyvolány. Vlivy terénních nestabilit mohou být technicky řešitelné a jsou proto hodnoceny méně významně. Na území JMK se dále nacházejí podzemní zásobníky zemního plynu. Realizací záměrů na povrchu země se jejich významné ovlivnění nepředpokládá. Musí však být zajištěna jejich ochrana proti porušení těsnosti úložiště včetně jejich nadzemních částí. Významně negativní vlivy nebyly identifikovány.

Potenciálně negativní vliv –1 / –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **DS07** (zásah do doposud netěženého ložiska stavebního kamene Žerůtky – Kravsko včetně CHLÚ a dobývacího prostoru).

Dopravní infrastruktura – železniční

Většina koridorů sleduje stopu již existujících tratí. Z těchto důvodů jsou potenciální vlivy na zásoby nerostného bohatství nebo terénní nestability významně minimalizovány, neboť tyto záměry se nebudou vyznačovat novými územními nároky významného charakteru. Nelze však vyloučit, že potenciálně negativní vliv vznikne např. tehdy, budou-li záměry spojeny s úpravou směrových poměrů nebo zdvojkolejněním stávajících tratí. Vlivy poddolování nebo lokality se sesuvy mohou být technicky řešitelné a jsou hodnoceny méně významně. Významně negativní vlivy nebyly identifikovány.

Dopravní infrastruktura – vodní

Koridor **DV01** okrajově zasahuje do zásob nerostných surovin (lignit, ropa a zemní plyn), avšak splavnění Moravy bude zajištěno zejména úpravami v korytě řeky. Významně negativní vliv nebyl identifikován (vytěžitelnost ložisek nebude znemožněna).

Dopravní infrastruktura – letecká

Negativní vliv nebyl identifikován.

Dopravní infrastruktura – kombinovaná doprava a integrovaný dopravní systém

Negativní vliv byl identifikován pouze u veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum Břeclav (**DG02**) ležící v prostoru ložiska ropy, zemního plynu a lignitu. Významně negativní vliv nebyl identifikován (vytěžitelnost ložisek nebude znemožněna).

Technická infrastruktura – elektroenergetika

Negativní vliv byl identifikován v případech, kdy je koridor veden lokalitami s výskytem nerostného bohatství, zejména surovin dobývaných povrchovou těžbou (výhradní ložiska, CHLÚ, dobývací prostory). V případě ropy, zemního plynu nebo ložisek lignitu se zásadní ovlivnění nepředpokládá, resp. vlivy jsou považovány za méně významné, neboť záměry svým charakterem zpravidla podzemní zásoby neohroží (vytěžitelnost nerostného bohatství zůstane zachována). Vlivy terénních nestabilit jsou ve vztahu k elektrickým vedením zanedbatelného významu (lze je technicky řešit).

Potenciálně negativní vliv –1 / –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **TEE17** (průchod těženými ložisky šterkopísku Tasovice včetně CHLÚ a dobývacích prostorů. Nadzemní elektrické vedení svým charakterem nemusí možnost těžby ložiska jednoznačně vyloučit).

Technická infrastruktura – plynárenství, ropovody, teplovody, vodovody

Identifikace významnosti vlivu je obdobná jako v případě elektroenergetiky. Plynovody jsou navrženy k podpoře rozvoje energetiky, proto jejich střety s ložisky ropy a zemního plynu nejsou považovány za negativní. Hlubinné zásoby lignitu nebudou plynovody zásadně dotčeny, tyto vlivy jsou hodnoceny jako méně významné. Vlivy terénních nestabilit jsou zanedbatelného významu (lze je technicky řešit).

Potenciálně významně negativní vliv –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **TET01** (průchod výhradním dosud netěženým ložiskem cihlářských surovin Neslovice včetně CHLÚ, čímž dochází k vazbě většiny evidovaných zásob v ochranném pilíři stavby).

Technická infrastruktura – protipovodňová opatření

Protipovodňová opatření jsou opatření projevující se především změnami na zemském povrchu. Jejich vymezení je naddimenzováno, reálně budou upravovány zejména nivy vodních toků. Z těchto důvodů nebyly ve vztahu k horninovému prostředí identifikovány významně negativní vlivy. Podpovrchové zásoby lignitu, zemního plynu nebo ropy nebudou významně dotčeny (je však nutno respektovat nadzemní částí dolů a vrtů). Vlivy terénních nestabilit je nutno zohlednit v projektové přípravě jednotlivých záměrů a jsou proto hodnoceny jako méně významné.

Vlivy na vodu

Podzemní vody

Dopravní infrastruktura – silniční

V případě zcela nových záměrů, tj. vedených v nové stopě může dojít k ovlivnění režimu podzemních vod v důsledku terénních úprav, dotčení hladiny podzemních vod nebo změn reliéfu (např. v tunelových úsecích). U koridorů vedených v trasách stávajících komunikací se vlivy nepředpokládají. Podzemní vody byly již dotčeny v průběhu jejich výstavby. Jako potenciálně rizikové jsou z hlediska podzemních vod považovány hydrogeologické rajony svrchní vrstvy tvořené zpravidla propustnějšími kvarténními sedimenty. Skrze toto horninové prostředí mohou poté znečišťující látky rychleji proniknout do dráhy odtoku podzemní vody a tím snížit její kvalitu. Tyto vlivy jsou považovány za méně významné. V měřítku zpracování ZÚR lze vznik vlivů na režim podzemních vod obecně předpokládat, jejich významnost bude však možné definovat až v podrobnosti projektové přípravy záměru. Významně negativní vliv nebyl identifikován.

Dopravní infrastruktura – železniční

Významně negativní vlivy nebyly identifikovány, koridory jsou vymezeny v trasách stávajících tratí (s výjimkou **DZ01**). Režim podzemních vod byl již ovlivněn v průběhu jejich výstavby.

Dopravní infrastruktura – vodní

Úpravou koryta řeky u záměru DV01 může skrze horninové prostředí potenciálně dojít k dotčení režimu podzemních vod, významně negativní vliv však nebyl identifikován. Rozsah ovlivnění

podzemních vod splavněním Moravy bude možné identifikovat v navazující projektové přípravě záměru. Splavnost řeky Moravy je uvažována pro rekreační a nikoliv nákladní dopravu.

Dopravní infrastruktura – letecká

Nelze jednoznačně vyloučit možné ovlivnění režimu podzemních vod terénními úpravami, dotčením hladiny podzemních vod apod. (podrobnější identifikace negativního vlivu bude možná v měřítku projektové přípravy záměru). Významně negativní vliv nebyl identifikován.

Dopravní infrastruktura – kombinovaná doprava a integrovaný dopravní systém

V případě záměrů veřejných terminálů s vazbou na logistická centra je možné předpokládat ovlivnění hladiny podzemních vod v závislosti na hloubce základových konstrukcí dílčích záměrů v plochách. Vliv lze podrobně identifikovat až na úrovni projektové přípravy záměrů. Kvůli malému plošnému rozsahu u dopravních integrovaných systémů negativní vliv nebyl identifikován. Významně negativní vlivy nebyly obecně identifikovány.

Technická infrastruktura – elektroenergetika

Koridor **TEE19** prochází CHKO Moravský kras s ojedinělým oběhem podzemních vod. Potenciální ovlivnění režimu podzemních vod nelze zcela vyloučit v místech základových patek jednotlivých stožárových míst. Hloubka výkopové jámy pro vedení VVN 110 kV je předpokládána cca 3 m. Vliv není hodnocen jako významný. Významně negativní vlivy nebyly identifikovány.

Technická infrastruktura – plynárenství, ropovody, teplovody, vodovody

Negativní vlivy nebyly identifikovány.

Technická infrastruktura – protipovodňová opatření

Protipovodňová opatření jsou primárně určena k pozitivnímu ovlivnění režimu povrchových vod. Významně negativní vlivy na podzemní vody nebyly identifikovány. Nelze vyloučit možnost jejich potenciálního ovlivnění v důsledku terénních úprav. Podrobněji bude možné významnost vlivu identifikovat v projektové přípravě záměru. Protipovodňová opatření jsou považována za opatření zlepšující vodní režim.

Povrchové vody

Dopravní infrastruktura – silniční

Nárůstem zpevněných ploch dochází k urychlenému povrchovému odtoku, omezení přirozené infiltrace atmosférických srážek a ovlivnění odtokových poměrů náspy, zářezy nebo při křížení vodních toků. V důsledku zimní údržby nebo haváriemi může dojít ke kontaminaci povrchových vod (chloridy, ropné látky atd.).

K nejvýznamnějšímu dotčení odtokových poměrů dochází při průchodu záplavovými územími a jejich aktivními zónami. Zejména v případech, kdy není místo rozlivu kříženo kolmo na vodní tok nejkratším možným způsobem (riziko vzduť hladiny, omezení přirozené transformace povodňové vlny apod.). K vzduť vodní hladiny může též docházet u nedostatečně kapacitních mostních konstrukcí, propustků nebo mostků. Z hlediska protipovodňové ochrany je proto nutné tyto vlivy maximální měrou eliminovat a v záplavových územích navrhnout dostatečně kapacitní přemostění nebo taková řešení, která nezhorší odtokové poměry v oblasti. Významnost negativního vlivu je závislá na velikosti územního střetu.

V případě, je-li záměr veden lokalitami ochranných pásem vodních zdrojů (střet s ochranným pásmem I. stupně je považován za nejvýznamnější) může dojít k dotčení kvality a zásob vodních zdrojů. Nezbytná je bezpečná likvidace odpadních vod z komunikace tak, aby vodní zdroje nebyly negativně ovlivněny. Z hlediska SEA jsou ochranná pásma vodních zdrojů považována za území s regulovanou lidskou činností na zemském povrchu s cílem ochrany podzemních nebo povrchových vod. Ve vztahu k CHOPAV je negativně vnímáno zejména dotčení lesů, které může způsobovat rychlejší odvodnění oblasti (nárůst zpevněných povrchů apod.). Tento vliv je v měřítku ZÚR považován za méně významný, neboť ZÚR JMK neklade v CHOPAV zásadní nároky na odnětí půdy z PUPFL. Nařízeními vlády, kterými jsou CHOPAV vymezeny, nejsou zásahy do lesů striktně zakázány. Jsou však významně regulovány.

V případech, kdy ZÚR vymezením koridorů sleduje již existující komunikace, jsou vlivy považovány za méně významné. Potenciálním rozšířením komunikace bude vodní režim povrchových vod dále ovlivněn, ale nepředpokládá se tak negativní vliv, jako u záměrů vedených v zcela nové stopě. Vznik nejvýznamnějších vlivů lze předpokládat u komunikací typu dálnice, rychlostí silnice nebo silnice I. třídy, které svou povahou mohou být reálně uvažovány více jak dvoupruhové.

Potenciálně významně negativní vliv –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **DS26** (značná část koridoru v záplavovém území Svitavy), **DS27** (značná část koridoru v záplavovém území Svitavy), **DS30** (koridor prochází OP vodních zdrojů II. a II.a stupně, zasahuje do OP vodního zdroje I. stupně), **DS32** (značná část koridoru v záplavovém území Litavy).

Potenciálně negativní vliv –1 / –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **DS06** (okrajový zásah do OP vodního zdroje I. a II. stupně v prostoru MÚK), **DS14** (koridor zasahuje do OP vodních zdrojů II.b stupně, značná část koridoru v záplavovém území Svatky), **DS15** (v koridoru OP vodního zdroje II. stupně, průchod dalšími OP vodních zdrojů II.a a II.b stupně), **DS23** (koridor zasahuje do OP vodního zdroje I., II.a a II.b stupně), **DS30** (koridor zasahuje do OP vodního zdroje II. stupně).

Dopravní infrastruktura – železniční

Většina záměrů je v rámci ZÚR JMK vedena v trasách stávajících tratí. K dotčení režimu povrchových vod proto může dojít pouze v případech směrových úprav na trati nebo jejich zdvojkolejněním. Tj. především zásahem do ochranných pásem vodních zdrojů (nejvýznamnější je střet s OP vodního zdroje I. stupně) nebo při průchodu záplavovým územím.

Drážní těleso svým stavebním charakterem a řádově nižšími územními nároky oproti silniční infrastruktuře nevytváří předpoklad vzniku zpevněných povrchů s následným urychleným povrchovým odtokem. Zásadní též nebude znečištění povrchových vod v rámci jejich provozu. Nelze však vyloučit rizika plynoucí z potenciálních havárií na trati a úniku nebezpečných látek. Významně negativní vlivy nebyly identifikovány.

Potenciálně negativní vliv –1 / –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **DZ02** (zásah do OP vodního zdroje I., II. a II.b stupně), **DZ03** (zásah do OP vodních zdrojů I., II. a II.a stupně).

Dopravní infrastruktura – vodní

Obecně je předpokládáno, že splavnění Moravy pro rekreační účely bude zajištěno zejména úpravami ve stávajícím korytě řeky a tím dotčení odtokových poměrů povrchových vod. Záměr neklade

významné nároky na zábor lesa na území CHOPAV. Rekreační plavba oproti nákladní vodní dopravě klade nižší nároky na potřeby zajišťující splavnost řeky. Významně negativní vliv nebyl identifikován.

Potenciálně negativní vliv –1 / –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **DV01** (dotčení odtokových poměrů povrchových vod).

Dopravní infrastruktura – letecká

Rozvoj letecké dopravy bude spojen zejména s potenciálně možným nárůstem zpevněných ploch urychlujícím odvod atmosférických srážek z území. V případě zajištění adekvátní retence bude vliv na režim povrchových vod minimalizován. Zároveň nelze vyloučit dotčení kvality vod v důsledku zimní údržby letiště (chloridy, ropné látky apod.). Významně negativní vliv nebyl identifikován.

Dopravní infrastruktura – kombinovaná doprava a integrovaný dopravní systém

Navrhované plochy se budou vyznačovat novým nárůstem zpevněných ploch, urychleným odtokem a omezením infiltrace atmosférických látek. Vyšší význam je v tomto směru vzhledem k velikosti vymezení přikládán zejména veřejným terminálům s vazbou na logistická centra. Za negativní je dále považováno, pokud vymezená plocha zasahuje do záplavového území nebo se dostává do střetu s vodními toky. Významně negativní vlivy nebyly identifikovány.

Potenciálně negativní vliv –1 / –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **DI04** (zásah do záplavového území Svitavy včetně samotného vodního toku), **DI08** (zásah do záplavového území Jevišovky).

Technická infrastruktura – elektroenergetika

Záměry typu elektrických vedení se významně negativními vlivy nevyznačují. Nelze zcela vyloučit možné ovlivnění odtokových poměrů stožárovými místy umístěnými v záplavových územích. Tento vliv je však hodnocen jako méně významný. Elektrická vedení nijak neovlivní OP vodních zdrojů. Nárůst zpevněných ploch je očekáván v prostoru rozveden, v případě těchto záměrů může být za negativní považováno i křížení s vodním tokem. Z hlediska elektroenergetiky je za negativní považováno zejména umístění rozveden v záplavových územích. Jejich potenciálním zaplavením a vyřazením z provozu může být omezeno fungování jednotlivých složek záchranného integrovaného systému a následně celkové zvládání povodňových situací. Určitý vliv na vody může mít zásah do lesů na území CHOPAV. Tento vliv je však považován za méně významný, neboť záměry typu elektrických vedení nevytvářejí předpoklad tvorby zpevněných povrchů.

Potenciálně významně negativní vliv –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **TEE24** (plocha v záplavovém území Litavy v blízkosti řeky).

Technická infrastruktura – plynárenství, ropovody, teplovody, vodovody

Je-li koridor veden lokalitami evidovanými jako ochranná pásma vodních zdrojů (zejména I. stupně) anebo prochází-li záplavovými územími (pouze v případech nadzemního vedení potrubí) může dojít k ovlivnění režimu povrchových vod. Vlivy na CHOPAV je považován obdobně jako v případě elektroenergetiky za méně významný. V případě navrhovaného ropovodu nelze vyloučit rizika kontaminace vod z důvodu havárie na potrubí. Vodovody jsou hodnoceny kladně jako záměry obecně zlepšující vodohospodářské poměry v oblasti.

Potenciálně významně negativní vliv –2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **TEP05** (v koridoru OP vodních zdrojů I. a II.a stupně).

Potenciálně významně pozitivní vliv +2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **TV01, TV02.**

Technická infrastruktura – protipovodňová opatření

V případě protipovodňových opatření je očekáváno významně pozitivní ovlivnění režimu povrchových vod. Tj. zásadní podpora retence vody v krajině s následným bezpečným převedením povodňových vod. V případě protipovodňových přírodně blízkých opatření bude podpořena retence v říčních nivách např. změnou kultur na zemědělské půdě nebo vhodnými revitalizacemi vodních toků. Opatření technického charakteru budou poté opatření typu řízené inundace nebo poldrů. Vymezené plochy v ZÚR jsou naddimenzovány, reálná rozloha jednotlivých opatření bude ve svém výsledku menšího rozsahu (možno přesněji definovat v navazující ÚPD nebo projektové přípravě). Na základě realizovaných záměrů dojde ke změně odtokových poměrů společně s rozsahem záplavy Q_{100} . Za negativum je možné považovat situaci, kdy se v rámci míst řízeného rozliv budou vyskytovat ochranná pásma vodních zdrojů, čímž by mohlo dojít k ovlivnění kvality a zásob vodních zdrojů. Významně negativní vliv nebyl identifikován.

Potenciálně významně pozitivní vliv +2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **POP01, POP02, POP03, POP04, POP05, POP06, POP07, POP08, POP09, POP10, POP11, POT01, POT02, POT03, POT04, POT05, POT06, POT08, POT09** (zlepšení odtokových poměrů v dané oblasti).

Vlivy na hmotné statky

Vyhodnocením ploch a koridorů ZÚR JMK nebyly identifikovány potenciálně významně negativní vlivy na hmotné statky.

Významně pozitivní vliv +2 byl identifikován u následujících záměrů:

- **POP01, POP02, POP03, POP04, POP05, POP06, POP07, POP08, POP09, POP10, POP11, POT01, POT02, POT03, POT04, POT05, POT06, POT08** (zlepšení ochrany zastavěných území v oblasti).

Vlivy na kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického

Dopravní infrastruktura – silniční

Silničními stavbami jsou zpravidla dotčena území s výskytem archeologických nálezů (ÚAN), významnost vlivu není v rámci hodnocení považována za významnou, neboť ochrana kulturního dědictví je legislativně zajištěna záchrannými archeologickými výzkumy. Vymezením přeložek komunikací mimo zástavbu obcí se může ve vztahu k památkové ochraně projevit spíše kladně. Významně negativní vliv nebyl identifikován. Záměr **DS18** prochází KPZ Lednicko-valtický areál (též památka UNESCO), vymezením v trase stávající komunikace nebude památková ochrana významně dotčena. Do koridoru **DS30** zasahuje národní kulturní památka Návesní zvonice v Louce, významné ovlivnění památky není předpokládáno, neboť koridor respektuje trasu stávající komunikace.

Dopravní infrastruktura – železniční

Obdobně jako v případě silniční infrastruktury je ochrana archeologických nalezišť zajištěna legislativní cestou. Koridory jsou zpravidla navrženy v trasách stávajících tratí. Záměry **DZ01** a **DZ10** procházejí KPZ Bojiště u Slavkova, avšak respektují stávající železniční trať (záměr **DZ10** je vymezen

v její blízkosti), čímž je vliv na památkovou ochranu minimalizován. Koridor **DZ07** v trase stávající tratě prochází KPZ Lednicko-valtický areál. Významně negativní vlivy nebyly identifikovány.

Dopravní infrastruktura – vodní

Negativní vliv nebyl identifikován.

Dopravní infrastruktura – letecká

Rozvojem letecké dopravy dochází k dotčení území s výskytem archeologických nálezů. Tento vliv není považován za významný (záchranný archeologický průzkum je legislativně zajištěn). Významně negativní vlivy nebyly identifikovány.

Dopravní infrastruktura – kombinovaná doprava a integrovaný dopravní systém

Záměry se dostávají do střetu s územími výskytu archeologických nálezů. Záchranným archeologickým výzkumem je zajištěna památková ochrana. Významně negativní vlivy nebyly identifikovány.

Technická infrastruktura – elektroenergetika

Negativní vlivy nebyly identifikovány.

Technická infrastruktura – plynárenství, ropovody, teplovody, vodovody

Záchranným archeologickým výzkumem v lokalitách s výskytem archeologických nálezů je zajištěna památková ochrana. Významně negativní vlivy nebyly identifikovány.

Technická infrastruktura – protipovodňová opatření

Protipovodňová opatření jsou považována za záměry podporující obecně ochranu zastavěných území a jejich památek. Významně negativní vlivy nebyly identifikovány.

Vlivy na krajinu

Naplnění koncepce ZÚR JMK bude spojeno s vlivy na krajinu, krajinný ráz území Jihomoravského kraje. Využitím navrhovaných ploch a koridorů dojde k posílení antropogenního charakteru území. Rozsah míry tohoto vlivu je dán charakterem využití navrhovaných ploch a koridorů a charakterem území, ve kterém jsou plochy a koridory vymezeny. Obecně lze konstatovat, že významněji se vlivy na krajinu projeví v územích, ve kterých jsou antropogenní složky zastoupeny v menším rozsahu, v územích s převahou neurbanizovaných ploch. V urbanizovaných částech kraje se nové antropogenní prvky v případě jejich citlivého začlenění do území stanou další složkou urbanizovaného prostředí.

Dopravní infrastruktura

Stavby silniční a železniční dopravy mají charakter dlouhých linií a ovlivňují poměrně rozsáhlé části krajiny. Míra vlivu dopravních staveb na krajinu vzrůstá s jejich šířkou, rozsahem terénních úprav, které jsou jejich výstavbou vyvolány a množstvím a způsobem provedení doprovodných staveb a zařízení. Vlivy silničních staveb v dvoupruhovém uspořádání či jednokolejné trati jsou z hlediska vlivu na krajinu obecně hodnocen přijatelněji, než vliv vícepruhových dálnic či vícekolejných tratí. Rozsah vlivu je dále dán modelací terénu, terénním pokryvem a charakterem krajinného prostředí. Vznik nové antropogenní linie v urbanizovaném prostředí je obecně přijímán lépe, než v členité přírodní krajině.

Provedeným hodnocením byly potenciálně významné negativní vlivy (-2) na krajinný ráz identifikovány v případě těchto staveb:

- **DS05** D55 úsek Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec;
- **DS06** D55 úsek Rohatec – Hodonín – D2;

Potenciálně negativní až významně negativní vliv (-1 / -2) byl identifikován vyhodnocení těchto koridorů:

- **DS02** D43 úsek Lysice – Sebranice;
- **DS03** D43 úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje;
- **DS04** D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko;
- **DV01** Rohatec – Hodonín – soutok Morava / Dyje, prodloužení vodní cesty – „Bařův kanál“.

Technická infrastruktura

Umístění nadzemních vedení ZVN a VVN je spojeno s ovlivněním krajinného rázu území, do kterého je trasa vedení vkládána. Negativní projevy těchto staveb ve vztahu ke krajinnému rázu se budou uplatňovat především v přírodě blízkých prostorech, krajinách pohledově otevřených, v pohledově exponovaných prostorech. V územích, která jsou z hlediska umístění stožárových konstrukcí nadzemního elektrického vedení dosud nedotčena, je lokalizace takovéto trasy výrazným zásahem do krajinného rázu, narušením obrazu krajiny. Naopak v urbanizovaném území jsou stožáry VVN vnímány jako součást krajiny současnosti. Samotné vodiče elektrického vedení se v krajině uplatňují v omezené vzdálenosti od trasy vedení.

Umístění nové liniové antropogenní stavby do území dosud nedotčeného obdobnými stavbami je označováno jako „optické znečištění prostředí“. Nejvýznamnější negativní vlivy na krajinu a krajinný ráz dotčeného území jsou vyvolány v případě umístění stožárů vedení ve vrcholových polohách terénu či na terénních hranách. Stožáry jsou pak zdaleka viditelné, stávají se novou antropogenní dominantou území, ovlivňují dálkové pohledy.

Rovněž narušení souvislých lesních komplexů dlouhými a v některých případech i značně širokými průseky pro nadzemní vedení VVN vytváří v krajině nepříznivě působící „jizvy“, zejména, je-li průsek viditelný z míst využívaných k pozorování krajiny (výhledové body přírodního charakteru, kulturní dominanty krajiny, rekreačně využívaná území atp.).

Potenciálně významně negativní vlivy (-2) ve vztahu ke krajině byly identifikovány v případě hodnocení koridoru:

- **TEE19** TS 110/22 kV; Rozstání (Olomoucký kraj) + napojení novým vedením na síť 110 kV; realizací záměru dojde k ovlivnění krajinářsky významného území CHKO Moravský kras.

Potenciálně negativní až potenciálně významně negativní vliv (-1 / -2) byl identifikován vyhodnocením koridorů:

- **TEE01** Vedení 400 kV Rohatec – hranice kraje (– Otrokovice) a nasmyčkování vedení V424 do TR Rohatec;
- **TEE02** (Slavětice –) hranice kraje – Sokolnice, nové vedení v souběhu se stávající linkou 400 kV;
- **TEE03** Čebín – Přibyslavice – hranice kraje (– Mírovka), zdvojení vedení 400 kV.

Vyhodnocení vlivu ploch a koridorů nadregionálního a regionálního územního systému ekologické stability

ZÚR JMK vymezují plochy a koridory nadregionálního a regionálního územního systému ekologické stability.

Vyhodnocením vymezených ploch a koridorů nadregionálního a regionálního územního systému ekologické stability byly identifikovány tyto vlivy:

- využitím vymezených ploch a koridorů budou vyvolány vlivy přímé, kumulativní, střednědobé, dlouhodobé, přechodné a kladné vlivy. Popis vlivů:
 - vlivy přímé – zvýšení ekologické stability území;
 - vlivy kumulativní vlivy – zvýšení ekologické stability území ve spojení se stávajícími prvky zeleně, lokálními systémy ekologické stability a lesními prostory;
 - vlivy střednědobé – postupné zvyšování ekologické stability území po dobu zakládání systému ÚSES;
 - vlivy dlouhodobé – zvýšení ekologické stability;
 - vlivy přechodné – zvyšování ekologické stability území v závislosti na jejím aktuálním stavu;
 - vlivy kladné – zvýšení ekologické stability;
- využitím vymezených ploch a koridorů budou sekundárním (podmíněným) působením ovlivněny tyto oblasti ŽP (sledovaná témata ŽP): obyvatelstvo, lidské zdraví, půda, voda, ovzduší, klima, krajina:
 - obyvatelstvo – zvýšení kvality krajiny a obytného prostředí, zvýšení krajinářské atraktivity území;
 - lidské zdraví – zvýšení podílu mimolesní zeleně zajišťuje zvýšenou hygienickou kvalitu prostředí, snížení prašnosti;
 - biologická rozmanitost, fauna, flóra – vytvoření nových stanovišť, vytvoření podmínek pro zvýšení pestrosti stanovišť, zlepšení podmínek pro migraci organismů;
 - půda – zvýšení protierozní ochrany ZPF;
 - půda – zlepšení podmínek pro retenci vody v krajině;
 - ovzduší – snížení koncentrace prachových částic v ovzduší;
 - klima – zlepšení mikroklimatických podmínek;
 - krajina – zvýšení estetických kvalit krajiny, rozčlenění rozsáhlých bloků orné půdy, zvýšení pestrosti struktury krajiny.

Kumulativní a synergické vlivy

Postupnou realizací navrhovaného nadregionálního a regionálního systému ekologické stability dojde ve spojení s realizací lokálních systémů ekologické stability, s prvky stávající krajinné zeleně a lesními prostory k posílení ekologické stability území Jihomoravského kraje.

Provedeným vyhodnocením nebyly identifikovány negativní vlivy na sledované složky životního prostředí. Z tohoto důvodu nejsou stanovena opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů.

Využití vymezených ploch a koridorů ÚSES bude spojeno s kladnými vlivy na sledované složky životního prostředí.

Poznámka:

Identifikované vlivy ploch a koridorů vymezených ZÚR JMK na plochy a koridory ÚSES jsou uvedeny v hodnotících tabulkách zpracovaných pro dané plochy a koridory včetně opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů na plochy a koridory ÚSES.

Území ovlivněná prostorovou kumulací ploch a koridorů vymezených ZÚR JMK

Kromě jednotlivých typů požadavků na funkční využití území, které mohou být zdrojem významných vlivů vzhledem ke své četnosti, může být riziko negativních vlivů spojeno také s prostorovou koncentrací navrhovaných aktivit v prostorově omezené části řešeného území. Na základě analýzy výkresu č. I.2. grafické části ZÚR JMK – Výkres ploch a koridorů nadmístního významu, včetně územního systému ekologické stability a na základě analýz provedených v rámci zpracování této dokumentace byly vymezeny oblasti, do kterých je navrhován větší počet ploch a koridorů (resp. záměrů) a navrhovaný způsob využití ploch a koridorů vymezených ZÚR JMK je spojen s potenciálním rizikem negativního ovlivnění sledovaných složek životního prostředí. Vymezení těchto oblastí bylo provedeno s cílem vytvoření jednoho ze vstupních podkladů pro vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, které mohou být vyvolány v důsledku naplnění koncepce ZÚR JMK.

Brno-jih

Dotčené obce

Brno, Hajany, Jiříkovice, Kobylnice, Měnin, Modřice, Moravany, Nebovidy, Ořechov, Ostopovice, Otmarov, Podolí, Ponětovice, Popovice, Prace, Rajhrad, Rajhradice, Rebešovice, Sokolnice, Šlapanice, Telnice, Újezd u Brna, Želešice

Oblast je součástí OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno.

Současné převažující využití území

urbanizované území, hustá síť dopravních a energetických koridorů, zemědělství

Významné vlastnosti hodnoty, limity:

Dopravní infrastruktura

Silniční doprava

D1, D2, D52, I/41, I/42, I/50, I/52, II/152, II/373, II/374, II/380, II/417, II/418, II/430, II/602, III/00219, III/15268, III/15270, III/15272, III/15273, III/15275, III/15276, III/15277, III/15278, III/15279, III/15280, III/15281, III/15282, III/15283, III/15286, III/15287, III/15289, III/37370, III/41610, III/41614, III/4169, III/4172, III/4173, III/4174, III/4175, III/4176, III/4178, III/4182, III/4183, III/4184

Železniční doprava

trať č. 240, 250, 300, 340

Technická infrastruktura

Nadzemní elektrická vedení V243, V244, V251, V251, V252, V510, V511, V512, V513, V514, V515, V518, V530, V531, V535, V536, V537, V538, V5543, V5544, V5549, V5556, V5557, V5558, V203, V207, V252, V280, V417, V423, V424, V424, V417, V435, V436, V436, V435, V497

Zemědělský půdní fond

Zemědělský půdní fond zaujímá celkem 9 465 ha z toho cca 55 % půdy I. a II. třídy ochrany (ZPF tvoří 65,35% z celkové plochy vymezené oblasti).

Pozemky určené k plnění funkcí lesa

Pozemky určené k plnění funkcí lesa zaujímají celkem 521 ha (3,6 % z celkové rozlohy vymezené oblasti).

Vodní toky

Bobrava, BPP Dvorského p. a, Černovický potok, Dunávka, Dvorský potok, Hajanský potok., Ivanovický potok, Jiříkovický potok., Leskava, Moravanský potok, Nebovidský potok, Ponávka, Pracký potok, Roketnice, Romza, Říčka, Svitava, Svratka, Tuřanský potok.

Vodní plochy:

Balaton, Grunty, Holásecká jezera, Kloučka

Vodní pásma

Ochranné pásmo vodního zdroje I. stupně (0,01 % z celkové rozlohy vymezené oblasti)

Ochranné pásmo vodního zdroje II. stupně (0,24 % z celkové rozlohy vymezené oblasti)

Ochranné pásmo vodního zdroje 2a stupně (0,29 % z celkové rozlohy vymezené oblasti)

Záplavové území Q_{100}

Bobrava, Leskava, Říčka, Svratka, Svratka, Svitava

Aktivní záplavové území

Bobrava, Leskava, Říčka, Svratka, Svitava

Výhradní ložiska

Černovice-Jenišova jáma, Modřice, Šlapanice, Želešice

Chráněná ložisková území

Modřice, Šlapanice

Dobývací prostory

Bohunice, Černovice, Černovice I., Černovice II., Černovice III, Černovice V., Modřice, Želešice

Maloplošná zvláště chráněná území

NPP Červený kopec, NPP Stránská skála, PP Andělka a Čertovka, PP Bílá hora, PP Holásecká jezera, PP Horka, PP Návrší, PP Rájecká tůň, PP Velké Družďavy, PP Velký hájek, PP Žabárník, PR Černovický hájek

Lokality soustavy Natura 2000

EVL Bílá hora, EVL Modřické rameno, EVL Stránská skála, EVL Šlapanické slepence

Skladebné prvky územního systému ekologické stability

RBC 210, RBC 211, RBC 212, RBC 238, RK 1470, RK 1485, RK 1486, RK 1489, RK 1491 A, RK 1494

Kulturně historické hodnoty

VPZ Tuřany – Brněnské Ivanovice

Stávající zdroje zátěže složek ŽP

silniční doprava, hustá síť technické infrastruktury, rozsáhlé urbanizované plochy

Plochy a koridory vymezené ZÚR JMK:

Dopravní infrastruktura

DS10, DS12, DS14, DS24, DS25, DS33, DL01, DG01, DZ01, DZ10, DZ29 + územní rezervy¹⁶ RDS08-A, B, RDS05, RDL01, RDS31, RDS32, RDS33, RDZ02-A, RDZ03, RDZ04-A, B, RDZ10, RDS36

Technická infrastruktura

TEE05, TEE13

Vzhledem k prostorové kumulaci vymezených ploch a koridorů ZÚR JMK a stávající zátěži složek ŽP zpracovatel SEA upozorňuje na riziko možného vzniku kumulativních vlivů a synergických vlivů na:

- ovzduší (ovlivnění kvality ovzduší);
- lidské zdraví (ovlivnění hlukové zátěže obyvatelstva, ovlivnění faktoru pohody);
- vodu (ovlivnění kvality povrchové a podzemní vody, ovlivnění povrchového odtoku vod);
- půdu (zábor ZPF a PUPFL);
- krajinu (urbanizace krajiny, ovlivnění kvality krajinného rázu, fragmentace území).

Zpracovatel SEA doporučuje pro výše uvedené záměry ZÚR JMK zajištění opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů stanovených v příloze 2 této dokumentaci a zajištění níže uvedených kompenzačních opatření k eliminaci rozsahu působení kumulativních a synergických vlivů. Navržená kompenzační opatření zpracovatel doporučuje zohlednit v rámci zpracování navazující projektové přípravy záměrů a v rámci procesu posuzování vlivů záměrů na životní prostředí (EIA).

Kompenzační opatření

Ovzduší

- výsadby izolační zeleně s protiprašnou funkcí;
- zajištění pravidelného intenzivního čištění vozovek;
- soustředění dopravy na vybrané vyhovující komunikace;
- regulace vjezdu vozidel (zejména nákladních) do intravilánu obcí a měst;
- vytvoření pěších a klidových zón;
- využití dalších technických a organizačních opatření;

¹⁶ Ve smyslu § 36 odst. 1 SZ jsou územní rezervy navrženy k územní ochraně za účelem pověření možnosti budoucího využití. Zpracovatel SEA upozorňuje na potenciální zátěž území, která může být v případě jejich využití vyvolána.

- možné nepříznivé vlivy záměrů lze kompenzovat i vhodnými opatřeními provedenými na okolních komunikacích, např. omezením vjezdu nákladních vozidel, zklidněním komunikací, zpevněním povrchu nepevněných ulic, telematickými systémy apod.

Lidské zdraví

- snížení a regulace intenzity dopravy uvnitř obytné zástavby (po dostavbě obchvatů);
- odstínění zdrojů hluku (protihlukové clony a valy, clonění budovami, vedení komunikace v zářezu či v tunelu);
- omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti;
- při průtazích silnic středem měst v těsném kontaktu se zástavbou je vhodným technickým opatřením výměna běžných oken za okna protihluková s garantovaným stupněm vzduchové neprůzvučnosti;
- instalace tichých povrchů vozovek;
- výsadba porostů dřevin oddělujících obytnou zástavbu od hlavních komunikací;
- využití telematických systémů (zelená vlna na průtazích).

Půda

- minimalizovat rozsah záboru ZPF v rámci projektové přípravy uvedených ploch a koridorů;
- zajištění náhradní výsadby lesních porostů.

Voda

- výsadba krajinné zeleně za účelem zvyšování retenční schopnosti území;
- zajištění realizace účinných přírodě blízkých protipovodňových opatření;
- revitalizační úpravy vodních toků, které umožňují přirozenou korytotvornou činnost vodních toků.

Krajina

- zajištění zachování prostupnosti krajiny prostřednictvím budování podchodů či mostních objektů;
- preference využití brownfield či stávajících nevyužívaných objektů před novou výstavbou.

V rámci zpracování Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti ve vztahu k jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno prověřit možnost realizace všech záměrů ZÚR JMK (záměrů dopravní a technické infrastruktury) s ohledem na stávající zátěž složek životního prostředí, zejména lidské zdraví. Na základě výsledků prověřování a posouzení variant definovat doporučené řešení včetně řešení technického. Pro doporučené řešení identifikovat taková opatření k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na složky životního prostředí a obyvatelstvo (včetně vlivů kumulativních a synergických), která zajistí, že v důsledku realizace navrhovaných komunikací nedojde ke zhoršení životního prostředí nad míru únosného zatížení. Doložit účinnost navrhovaných opatření.

Vyškovsko

Dotčené obce:

Drnovice, Drysice, Hoštice-Heroltice, Ivanovice na Hané, Křižanovice u Vyškova, Medlovice, Moravské Málkovice, Prusy-Boškůvky, Pustiměř, Radslavice, Rybníček, Švábenice, Topolany, Vyškov

Současné převažující využití území

urbanizované území, zemědělská oblast

Významné vlastnosti hodnoty, limity:

Dopravní infrastruktura

Silniční doprava

D1, I/46, I/47, II/379, II/428, II/430, II/431, III/0462, III/04711, III/04712, III/37728, III/37729, III/37730, III/37731, III/37737, III/37738, III/37739, III/37933, III/37935, III/4281, III/4284, III/4285, III/4286, III/4287, III/4288, III/4311, III/4312, III/43313

Železniční doprava

trať č. 300

Technická infrastruktura

Nadzemní elektrická vedení V 251, 252, V 519, V 556

Zemědělský půdní fond

Zemědělský půdní fond zaujímá celkem 5 438 ha z toho cca 77 % půdy I. a II. třídy ochrany (ZPF tvoří cca 85 % z celkové plochy vymezené oblasti).

Pozemky určené k plnění funkcí lesa

Pozemky určené k plnění funkcí lesa zaujímají celkem 32,6 ha (0,51 % z celkové rozlohy vymezené oblasti).

Vodní toky

Boškůvský potok, Drnůvka, Háčky, Haná, Hoštický náhon, Korytový potok, Lukovský potok, Malá Haná, Marchanice, Medlovický potok, Mistní potok, Pruský potok, Pustiměřský potok, Rostěnický potok, Rumza, Topolanský potok, Velká Haná

Vodní plochy

Balaton, Grunty, Holásecká jezera, Kloučka

Záplavové území Q_{100}

Haná

Aktivní záplavové území

Haná

Výhradní ložiska

Dědice, Pustiměř

Chráněná ložisková území

Dědice, Pustiměř

Dobývací prostory

Ivanovice na Hané, Opatovice II., Pustiměř

Lokality soustavy Natura 2000

EVL Dědice-kostel, EVL Letiště Marchanice

Skladebné prvky územního systému ekologické stability

nadregionální biokoridor K 132 T

Kulturně historické hodnoty

MPZ Vyškov

Stávající zdroje zátěže složek ŽP

silniční doprava, suburbanizační trendy, velké nečleněné plochy zemědělské půdy

Plochy a koridory vymezené ZÚR JMK v dané oblasti:

Dopravní infrastruktura

DZ01, DS13 + územní rezerva¹⁷ RDZ03

Technická infrastruktura

TEE25

Vzhledem k prostorové kumulaci vymezených ploch a koridorů ZÚR JMK a stávající zátěže složek ŽP zpracovatel SEA upozorňuje na riziko možného vzniku kumulativních vlivů a synergických vlivů na:

- lidské zdraví (hluková zátěž obyvatelstva);
- krajinu (krajinný ráz, fragmentace území).

Zpracovatel SEA doporučuje ve vymezené oblasti v rámci navazující projektové přípravy uvedených záměrů (ploch a koridorů ZÚR JMK) vytvořit podmínky pro zajištění níže uvedených kompenzačních opatření k eliminaci rozsahu působení kumulativních a synergických vlivů. Navržená kompenzační opatření zpracovatel doporučuje zohlednit v rámci zpracování navazující projektové přípravy záměrů a v rámci procesu posuzování vlivů záměrů na životní prostředí (EIA).

¹⁷ Ve smyslu § 36 odst. 1 SZ jsou územní rezervy navrženy k územní ochraně za účelem pověření možnosti budoucího využití. Zpracovatel SEA upozorňuje na potenciální zátěž území, která může být v případě jejich využití vyvolána.

Kompenzační opatření

Lidské zdraví:

- snížení a regulace intenzity dopravy uvnitř obytné zástavby (po dostavbě obchvatů);
- odstínění zdrojů hluku (protihlukové clony a valy, clonění budovami, vedení komunikace v zářezu či v tunelu);
- omezení a kontrola nejvyšší dovolené rychlosti;
- při průtazích silnic středem měst v těsném kontaktu se zástavbou je vhodným technickým opatřením výměna běžných oken za okna protihluková s garantovaným stupněm vzduchové neprůzvučnosti;
- instalace tichých povrchů vozovek;
- výsadba porostů dřevin oddělujících obytnou zástavbu od hlavních komunikací;
- využití telematických systémů (zelená vlna na průtazích).

Krajina

- zajištění zachování prostupnosti krajiny prostřednictvím budování podchodů či mostních objektů;
- preference využití brownfield či stávajících nevyužívaných objektů před novou výstavbou.

A.6.10.Územní rezervy

Podle § 36 odst. 1 věty druhé stavebního zákona zásady územního rozvoje mohou vymezit plochy a koridory, s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití (dále jen „územní rezerva“).

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje s ohledem na pluralitu možností využití území coby vzácného statku vymezují územní rezervy, tedy plochy a koridory, jejichž využití bude teprve prověřeno. Součástí vymezení každé územní rezervy v zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje je uvedení konkrétního prověřovaného budoucího využití, resp. uvedení účelu územní rezervy. Územní rezerva je prostorem, jehož případné budoucí využití pro uvažovaný záměr se teprve prověří.

Důvody pro umístění územní rezervy jsou z povahy tohoto institutu vágnější než důvody pro následné využití území pro účel, pro který je územní rezerva zřízena. Podkladem pro vymezení územní rezervy tedy nemusí být konkrétní územní studie nebo konkrétní projekt realizace záměru.

Podstatným a charakteristickým znakem územní rezervy je její dočasnost. Územní rezerva trvá po dobu nezbytnou pro prověření možnosti využití území pro prověřovaný záměr. Potvrdí-li prověřování potřebnost předpokládaného využití, mělo by dojít k prověření jeho plošných nároků. Po potvrzení potřebnosti prověřovaného využití lze koridor či plochu pro vymezení stanoveného využití v zásadě libovolně upravovat, odklánět a vychylovat z koridoru či plochy územní rezervy, je-li pro to dostatečné zdůvodnění.

Výsledkem vyhodnocení provedeného prověření územní rezervy pro účely zvažovaného záměru jsou tedy podklady, jež umožní aktualizaci zásad územního rozvoje v tom směru, že daná územní rezerva bude buď využita pro zvažovaný záměr anebo bude zrušena. Změnu územní rezervy na plochu návrhovou, umožňující stanovené využití území k novému účelu, lze provést pouze aktualizací zásad územního rozvoje.

Územní rezerva je přitom nejmenším možným omezením vlastnického práva, nepředstavuje stavební uzávěru a v podstatě potvrzuje stávající využití území. V území je i nadále možno činit změny, ovšem s výjimkou těch, které by znemožnily či podstatně ztížily budoucí využití území způsobem, pro nějž má být území prověřeno. Vzhledem k tomu, že vymezením územní rezervy nedochází ke změně ve využití území, co do vlivů na životní prostředí, se situace v území v zásadě stabilizuje. Stavební zákon v ustanovení § 36 odst. 1 věty šesté zapovídá posouzení územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Uvedené odpovídá skutečnosti, že záměr, pro nějž se územní rezerva vymezuje, bude teprve předmětem prověření. S ohledem na uvedené se zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje omezují na souhrn environmentálních limitů území územních rezerv samotných, a to ve smyslu poskytnutí informací o životním prostředí v takto vymezených koridorech a plochách.

Z hlediska ochrany práv jednotlivce je na navazujících stupních územně plánovací dokumentace, aby zpřesnily každou územní rezervu způsobem, jímž dojde k vyvážení mezi konkrétními potřebami rozvoje a „vyblokováním“ části území pro případnou realizaci prověřovaného záměru.

Vymezení územní rezervy přitom nemá vliv na platnost stávajících stavebních povolení. Stejně tak z povahy územní rezervy vyplývá, že sama o sobě nemůže mít za následek znehodnocení nemovitosti. Hodnota nemovitostí může samozřejmě dočasně klesnout, dočasnost je přitom nutno zdůraznit.

V příloze č. 4 jsou uvedeny informativní údaje o ploše / koridoru územní rezervy a o území, ve kterém je plocha / koridor územní rezervy vymezena s upozorněním zpracovatele SEA, kterým jeví je, při prověřování možnosti využití plochy / koridoru, nutné věnovat zvýšenou pozornost.

Na základě provedeného vyhodnocení lze konstatovat, že u žádné plochy / koridoru vymezených pro územní rezervy nebyly shledány takové překážky, resp. konflikty se sledovanými složkami životního prostředí, které by bránily následnému převedení vymezených územních rezerv do návrhu. Po převedení koridoru / plochy do návrhu a jejich zpřesnění bude jejich realizovatelnost a přijatelnost z hlediska vlivů na kvalitu životního prostředí dále prověřena v procesech SEA a EIA.

A.6.11. Vyhodnocení vlivů přesahujících hranice kraje

Naplňováním koncepce ZÚR JMK budou ovlivněny složky životního prostředí nejen na území Jihomoravského kraje, ale i v regionech sousedních. Jedná se o území Rakouska (Dolní Rakousko), Slovenska – Trenčínský a Trnavský kraj, území Jihočeského kraje, Kraje Vysočina, Pardubického kraje, Zlínského kraje a kraje Olomouckého.

A.6.11.1. Vyhodnocení vlivů přesahujících hranice kraje – území sousedních krajů

ZÚR JMK vymezují celostátně i mezinárodně významné dopravní stavby navrhované mj. s cílem zlepšení dopravního napojení Jihomoravského kraje na ostatní regiony. Další významnou skupinou staveb, jejichž realizace bude mít dopady na životní prostředí a rozvoj sousedních regionů, jsou stavby energetické infrastruktury (elektroenergetika, plynoenergetika, ropovody).

Vyhodnocením ploch a koridorů vymezených ZÚR JMK nebyly identifikovány závažné vlivy resp. vlivy, které by mohly zásadním způsobem ovlivnit kvalitu složek životního prostředí v území za hranicemi Jihomoravského kraje (kraj Jihočeský, Vysočina, Pardubický, Olomoucký, Zlínský).

Záměry, jejichž realizace může být spojena s vlivy na složky životního prostředí na území sousedních krajů, jsou uvedeny v následujících tabelárních přehledech včetně identifikace složek životního prostředí, které mohou být ovlivněny.

Realizace dopravních staveb zlepší podmínky v přepravních vztazích mezi sousedními kraji. Trasy dopravních staveb jsou obecně navrhovány v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby. Kladně je hodnoceno převedení tranzitní dopravy na navrhované kapacitní komunikace ze silnic nižších tříd, procházejících obytnou zástavbou sídel.

Navrhované stavby v oblasti elektroenergetiky (zásobování elektrickou energií, plynovody, ropovody) řeší nejen zlepšení zásobování elektrickou energií na území Jihomoravského kraje, ale také zlepšení propojení sousedních regionů. Stejně jako na území JMK budou i v sousedních regionech stavby nadzemních elektrických vedení znamenat především zásah do krajinného rázu dotčených oblastí.

Vlivy na složky životního prostředí sousedních regionů nelze v měřítku zpracování VV ZÚR JMK ŽP detailně hodnotit. Uvedeny jsou proto vlivy v příhraničních oblastech Jihomoravského kraje.

V níže uvedených tabelárních přehledech jsou uvedeny potenciální trvalé, přímé vlivy na sledované složky životního prostředí, které budou vyvolány v případě realizace uvedených záměrů. Lze predikovat také vznik vlivů krátkodobých a střednědobých, které budou vyvolány době provádění stavebních prací. Jedná se o běžné vlivy spojené s prováděním staveb tj. zvýšení hlukové zátěže v okolí stavby, zvýšení emisní zátěže ze stavebních strojů a mechanismů, ovlivnění stanovišť v okolí stavby, dočasné zábory ZPF.

Přehled záměrů přesahující hranice kraje (sousední kraje)

- **DS03** D43 Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje;
- **DS05** D55 Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec;
- **DS07** I/38 Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo;
- **DZ01** Trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje „Modernizace trati Brno – Přerov“;
- **DS13** D46 Vyškov – hranice kraje, homogenizace včetně úpravy mimoúrovňových křižovatek;
- **DS15** I/19 Hodonín v okr. Blansko (hranice kraje) – Sebranice (D43), homogenizace včetně obchvatů Rozseče a Sebranice;
- **DS20** I/43 Letovice – Stvolová, homogenizace;
- **DS23** Silnice I/71 Blatnice pod Svatým Antonínkem (hranice kraje) – Javorník (hranice ČR / SR), homogenizace;
- **DZ03** Trať č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; optimalizace s elektrizací a částečným zdvojkolejněním;
- **DZ08** Trať č. 241 Znojmo – hranice kraje, optimalizace a elektrizace;
- **DZ10** Trať č. 340 Brno – Šlapanice – Veselí nad Moravou – hranice kraje, optimalizace a elektrizace;
- **TEE01** Vedení 400 kV Rohatec – hranice kraje (– Otrokovice) a nasmyčkování vedení V424 do TR Rohatec;
- **TEE02** (Slavětice –) hranice kraje – Sokolnice, nové vedení převážně v souběhu se stávající linkou 400 kV;
- **TEE03** Čebín – Přibyslavice – hranice kraje (– Mírovka), zdvojení vedení 400 kV;
- **TEE07** Vedení 110 kV; (Konice –) hranice kraje – Velké Opatovice;
- **TEE08** Vedení 110 kV; Bučovice – Nesovice ČD – Kožušice – hranice kraje + nová napájecí TT 110 kV Nesovice;

- **TEE12** Vedení 110 kV; Veselí nad Moravou – hranice kraje (– Uherské Hradiště); vazba na el. stanici 400/110 kV Rohatec;
- **TEE19** TS 110/22 kV; Rozstání (Olomoucký kraj) + napojení novým vedením na síť 110 kV;
- **TEE25** Rekonstrukce a zdvojení VVN 110 kV Sokolnice – Vyškov – hranice kraje (– Prostějov) ve stávající trase;
- **TET01** (JE Dukovany –) hranice kraje – Brno, horkovod z elektrárny Dukovany;
- **TEP04** Plynovod přepravní soustavy s názvem Moravia – VTL plynovod;
- **TEP05** VTL plynovod Kralice – Bezměrov; úsek severně od Brna.

Hodnocení záměrů přesahujících hranice kraje (sousední kraje)

id. kód	potenciální vlivy na životní prostředí spojené s realizací záměru	sousední kraj				
		Jihočeský	Vysočina	Pardubický	Olomoucký	Zlínský
návrh						
dopravní infrastruktura						
plochy a koridory podle politiky územního rozvoje						
DS03	Ovlivnění krajinného rázu, ovlivnění skladebných prvků ÚSES, zábor ZPF, ovlivnění odtokových poměrů, ovlivnění stanovištních podmínek	–	–	koordinace zajištěna	–	–
DS05	Ovlivnění krajinného rázu, ovlivnění skladebných prvků ÚSES, ovlivnění odtokových poměrů, zábor ZPF, ovlivnění stanovištních podmínek	–	–	–	–	koordinace zajištěna
DS07	Ovlivnění krajinného rázu, ovlivnění skladebných prvků ÚSES, zábor ZPF, ovlivnění odtokových poměrů, ovlivnění stanovištních podmínek	–	koordinace zajištěna	–	–	–
DZ01	Ovlivnění krajinného rázu, zábor ZPF, PUPFL, ovlivnění stanovištních podmínek	–	–	–	koordinace zajištěna	–
plochy a koridory nadmístního významu						
DS13	Zábor ZPF, ovlivnění krajinného rázu, ovlivnění stanovištních podmínek	–	–	–	koordinace zajištěna	–
DS15	–	–	záměr není vymezen	–	–	–
DS23	–	–	–	–	–	záměr není vymezen

id. kód	potenciální vlivy na životní prostředí spojené s realizací záměru	sousední kraj				
		Jihočeský	Vysočina	Pardubický	Olomoucký	Zlínský
DZ03	–	–	záměr není vymezen	–	–	–
DZ08	–	–	záměr není vymezen	–	–	–
DZ10	–	–	–	–	–	záměr není vymezen
technická infrastruktura						
plochy a koridory podle politiky územního rozvoje						
TEE01	Ovlivnění krajinného rázu, zábor ZPF a PUPFL, ovlivnění stanovištních podmínek	–	–	–	–	koordinace zajištěna
TEE02	Ovlivnění krajinného rázu, zábor ZPF a PUPFL, ovlivnění stanovištních podmínek	–	koordinace zajištěna	–	–	–
TEE03	Ovlivnění krajinného rázu, zábor ZPF a PUPFL, ovlivnění stanovištních podmínek	–	koordinace zajištěna	–	–	–
TEP04	Ovlivnění krajinného rázu, zábor ZPF a PUPFL, ovlivnění stanovištních podmínek	–	–	–	–	koordinace zajištěna
TEP05	Ovlivnění krajinného rázu, zábor ZPF a PUPFL, ovlivnění stanovištních podmínek	–	koordinace zajištěna	–	koordinace zajištěna	–
plochy a koridory nadmístního významu						
TEE07	Ovlivnění krajinného rázu, zábor ZPF a PUPFL, ovlivnění stanovištních podmínek	–	–	koordinace zajištěna	–	–
TEE08	Ovlivnění krajinného rázu, zábor ZPF a PUPFL, ovlivnění stanovištních podmínek	–	–	–	–	koordinace zajištěna
TEE12	Ovlivnění krajinného rázu, zábor ZPF a PUPFL, ovlivnění stanovištních podmínek	–	–	–	–	koordinace zajištěna
TEE19	Ovlivnění krajinného rázu, zábor ZPF a PUPFL, ovlivnění stanovištních podmínek	–	–	–	koordinace zajištěna	–
TEE25	Ovlivnění krajinného rázu, zábor ZPF a PUPFL, ovlivnění stanovištních podmínek	–	–	–	koordinace zajištěna	–
TET01	Ovlivnění krajinného rázu, zábor ZPF a PUPFL, ovlivnění stanovištních podmínek	–	koordinace zajištěna	–	–	–
POP08	Posílení protipovodňové ochrany obyvatelstva, ovlivnění stanovištních podmínek	–	–	koordinace zajištěna	–	–

id. kód	potenciální vlivy na životní prostředí spojené s realizací záměru	sousední kraj				
		Jihočeský	Vysočina	Pardubický	Olomoucký	Zlínský
POT03	Posílení protipovodňové ochrany obyvatelstva, ovlivnění stanovištních podmínek	–	koordinace zajištěna	–	–	–
územní systém ekologické stability						
RK 91	–	koordinace zajištěna	–	–	–	–
NRBC 62	–	–	koordinace zajištěna	–	–	–
K JM 02 MH	–	–	koordinace zajištěna	–	–	–
K 140 MH	–	–	koordinace zajištěna	–	–	–
RBC 291	–	–	koordinace zajištěna	–	–	–
RBC 292	–	–	koordinace zajištěna	–	–	–
RBC 1806	–	–	koordinace zajištěna	–	–	–
RK 92B	–	–	koordinace zajištěna	–	–	–
RK 97	–	–	koordinace zajištěna	–	–	–
RK 530	–	–	koordinace zajištěna	–	–	–
RK 533	–	–	koordinace zajištěna	–	–	–
RK 1459	–	–	koordinace zajištěna	–	–	–
RK 1456	–	–	koordinace zajištěna	–	–	–
RK 1458	–	–	koordinace zajištěna	–	–	–
RK 1397	–	–	koordinace zajištěna	–	–	–
RK 1403	–	–	koordinace zajištěna	–	–	–
K 92 MB	–	–	–	koordinace zajištěna	–	–
RBC 299	–	–	–	koordinace zajištěna	–	–
RK JM 023	–	–	–	koordinace zajištěna	–	–
RK 1383	–	–	–	koordinace zajištěna	–	–
RK 1391	–	–	–	koordinace zajištěna	–	–

id. kód	potenciální vlivy na životní prostředí spojené s realizací záměru	sousední kraj				
		Jihočeský	Vysočina	Pardubický	Olomoucký	Zlínský
NRBC 63	–	–	–	–	koordinace zajištěna	–
K 92 MB	–	–	–	–	koordinace zajištěna	–
K 132 MB	–	–	–	–	koordinace zajištěna	–
K 132 T	–	–	–	–	koordinace zajištěna	–
RBC 1886	–	–	–	–	koordinace zajištěna	–
RK 1432	–	–	–	–	koordinace zajištěna	–
RK 1433B	–	–	–	–	koordinace zajištěna	–
RK 1448	–	–	–	–	koordinace zajištěna	–
NRBC 99	–	–	–	–	–	koordinace zajištěna
NRBC 93	–	–	–	–	–	koordinace zajištěna
K 134 MH	–	–	–	–	–	koordinace zajištěna
K 137 MB	–	–	–	–	–	koordinace zajištěna
K 154 T	–	–	–	–	–	koordinace zajištěna
RBC 74	–	–	–	–	–	koordinace zajištěna
RBC 361	–	–	–	–	–	koordinace zajištěna
RBC 75	–	–	–	–	–	koordinace zajištěna
RBC 76	–	–	–	–	–	koordinace zajištěna
RK 151	–	–	–	–	–	koordinace zajištěna
RK 150	–	–	–	–	–	koordinace zajištěna
RK 149	–	–	–	–	–	koordinace zajištěna
RK 143	–	–	–	–	–	koordinace zajištěna
RK 1508	–	–	–	–	–	koordinace zajištěna

(vysvětlení symboliky: „–“ nerelevantní)

A.6.11.2. Hodnocení záměrů přesahujících hranice kraje (sousední státy)

Naplňováním koncepce ZÚR JMK budou ovlivněny složky životního prostředí nejen na území Jihomoravského kraje, ale i na území sousedních států. Jedná se o území Rakouska (Dolní Rakousko) a Slovenska (Trenčínský a Trnavský kraj).

ZÚR JMK vymezují celostátně i mezinárodně významné dopravní stavby navrhované mj. s cílem zlepšení dopravního napojení Jihomoravského kraje na ostatní regiony. Další významnou skupinou staveb, jejichž realizace bude mít dopady na životní prostředí a rozvoj sousedních regionů, jsou stavby technické infrastruktury (plynoenergetika, ropovody).

Vyhodnocením ploch a koridorů vymezených ZÚR JMK nebyly identifikovány závažné vlivy resp. vlivy, které by mohly zásadním způsobem ovlivnit kvalitu složek životního prostředí v území za hranicemi Jihomoravského kraje (Rakousko, Slovensko).

Záměry, jejichž realizace může být spojena s vlivy na složky životního prostředí¹⁸ na území Rakouska a Slovenska jsou uvedeny v následujícím tabelárním přehledu včetně identifikace složek životního prostředí, které mohou být ovlivněny.

Realizace uvedených dopravních staveblepší podmínky v přepravních vztazích mezi státy. Trasy dopravních staveb jsou obecně navrhovány v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby. Kladně je hodnoceno převedení tranzitní dopravy na navrhované kapacitní komunikace ze silnic nižších tříd, procházejících obytnou zástavbou sídel.

Navrhované stavby v oblasti technické infrastruktury (plynovody, ropovody) přispějí ke zlepšení propojení sousedních regionů.

Přehled záměrů přesahující hranice kraje (sousední státy)

- **DS04** D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko;
- **DS09** I/38 Znojmo (I/53) – Hatě – hranice ČR / Rakousko;
- **DS23** Silnice I/71 Blatnice pod Svatým Antonínkem (hranice kraje) – Javorník (hranice ČR / SR), homogenizace;
- **DV01** Rohatec – Hodonín – soutok Morava / Dyje, prodloužení vodní cesty – „Baťův kanál“
- **TED01** Zdvojení ropovodu Družba;
- **TEP03** Plynovod přepravní soustavy v Jihomoravském kraji, vedoucí z okolí kompresní stanice Břeclav na hranici ČR / Rakousko a plocha pro novou hraniční předávací stanici Poštorná;
- **POP05** Opatření na vodním toku Dyje.

¹⁸ vyhodnocení bylo provedeno ke složkám životního prostředí, které jsou uvedeny v příloze 1. této dokumentace, kap. 6.9.

id. kód	potenciální vlivy na životní prostředí spojené s realizací záměru	Rakousko	Slovensko
návrh			
dopravní infrastruktura			
plochy a koridory podle politiky územního rozvoje			
DS04	Zlepšení kvality ovzduší a hygienických podmínek v sídlech v důsledku převedení tranzitní dopravy mimo zastavěné území sídel, zvýšení plynulosti dopravy, zábor ZPF, ovlivnění odtokových poměrů, ovlivnění stanovištních podmínek, ovlivnění krajinného rázu, prohloubení procesu fragmentace krajiny	Nepředpokládá se vznik významně negativních vlivů na sledované složky životního prostředí	–
DS09	Zlepšení kvality ovzduší a hygienických podmínek v sídlech v důsledku převedení tranzitní dopravy mimo zastavěné území sídel, zvýšení plynulosti dopravy, zábor ZPF, ovlivnění odtokových poměrů, ovlivnění stanovištních podmínek, ovlivnění krajinného rázu, prohloubení procesu fragmentace krajiny	Nepředpokládá se vznik významně negativních vlivů na sledované složky životního prostředí	–
plochy a koridory nadmístního významu			
DS23	0	–	Nepředpokládá se vznik významně negativních vlivů na sledované složky životního prostředí
DV01	Riziko ovlivnění stanovištních podmínek v územích zaražených do soustavy Natura 2000 na straně Slovenska i Rakouska. Slovenské lokality PO Záhorské Pomoravie, EVL Kútský les a EVL Kačenky a rakouské lokality EVL a PO March Thaya Auen mohou být ovlivněny v souvislosti s Baťovým kanálem (DV01). Koridor zahrnuje řeku Moravu, která je hraničním tokem a na slovenské i rakouské straně tvoří část EVL i PO. Vliv rušení při stavbě i provozu se dále projeví na ptačí druhy v PO Záhorské Pomoravie a PO March Thaya Auen, ovlivnění přírodních a přírodě blízkých ekosystémů vázaných na vodní tok, ovlivnění charakteru krajiny a krajinného rázu. Riziko ovlivnění režimu podzemních a povrchových vod.	–	Nepředpokládá se vznik významně negativních vlivů na sledované složky životního prostředí
technická infrastruktura			
plochy a koridory podle politiky územního rozvoje			
TEP03	Ovlivnění stanovištních podmínek, ovlivnění lesních porostů, ovlivnění charakteru krajiny	Nepředpokládá se vznik významně negativních vlivů na sledované složky životního prostředí	–

id. kód	potenciální vlivy na životní prostředí spojené s realizací záměru	Rakousko	Slovensko
TED01	Zábor ZPF a PUPFL, ovlivnění stanovištních podmínek, ovlivnění krajinného rázu	–	Nepředpokládá se vznik významně negativních vlivů na sledované složky životního prostředí
POP05	Posílení protipovodňové ochrany obyvatelstva, ovlivnění stanovištních podmínek	Nepředpokládá se vznik významně negativních vlivů na sledované složky životního prostředí	–

(vysvětlení symboliky: „0“ – nebude ovlivněna žádná složka životního prostředí, „–“ nerelevantní)

V rámci vyhodnocení přeshraničních vlivů ZÚR JMK na území sousedních států nebyly identifikovány potenciálně významné negativní vlivy na sledované složky životního prostředí. V tabelárním přehledu jsou uvedeny vlivy na složky životního prostředí, které lze vzhledem k charakteru vymezených koridorů očekávat. Míra jejich vlivu však není hodnocena jako potenciálně významně negativní. Vzhledem k charakteru a míře využití resp. zatížení příhraničních oblastí, které mohou být využitím navrhovaných koridorů dotčeny, nepředpokládá se vznik potenciálně významných kumulativních a synergických vlivů.

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

Návrh ZÚR JMK ke společnému projednání ve smyslu § 37 stavebního zákona vymezoval 2 záměry ve variantním řešení. Jednalo se o záměry:

DS01 D43 Kuřim – Lysice, v těchto variantách:

- **DS01-A** D43 Kuřim – Lysice, var. Německá, kapacitní silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb;
- **DS01-B** D43 Kuřim – Lysice, var. Malhostovická, kapacitní silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb;
- **DS01-C** I/43 Kuřim – Lysice, var. Optimalizovaná MŽP, kapacitní silnice, včetně MÚK a všech souvisejících staveb.

DS04 D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, v těchto variantách

- **DS04-A** D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, var. „Základní ŘSD“, kapacitní silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb;
- **DS04-B** D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko, var. „Alternativní západní“, kapacitní silnice včetně MÚK a všech souvisejících staveb.