

Kapitola G

Komplexní zdůvodnění přijatého řešení

G. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení

Komplexní odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK je řazeno dle kapitol textové části ZÚR JMK a navazuje tak svou strukturou na textovou část odůvodnění dosud platných ZÚR JMK.

V následujícím textu jsou popsány změny a úpravy řešení ZÚR JMK, jejichž zapracování proběhlo v rámci A1 ZÚR JMK. Vždy je uvedeno, ke kterým bodům textové části ZÚR JMK se zaznačením změn vyplývajících z A1 ZÚR JMK se dané řešení vztahuje (text výroku se zaznačením změn je přílohou č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK), popis úpravy a její odůvodnění.

Na základě výběru variant Zastupitelstvem JMK ze dne 27. 2. 2020 byla dokumentace A1 ZÚR JMK upravena. V textu odůvodnění byly v tomto duchu doplněny komentáře k dotčeným záležitostem. V textu odůvodnění byly pro přehlednost a pochopitelnost procesu ponechány i části týkající se koridorů, které byly z A1 ZÚR JMK po rozhodnutí Zastupitelstva JMK vypuštěny.

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

V rámci A1 ZÚR JMK byly zapracovány dále uvedené změny do části týkající se stanovení priorit územního plánování JMK (kap. A ZÚR JMK).

➤ Podpora centrálního čištění odpadních vod

(k bodu 9 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Do bodu 9 textové části ZÚR JMK bylo doplněno ustanovení o podpoře centrálního čištění odpadních vod.

Odůvodnění:

Řešení vychází z doporučení odboru životního prostředí Krajského úřadu JMK, aby byly do ZÚR JMK promítnuty zásady plynoucí z Národního plánu povodí Dunaje a z Plánu dílčího povodí Moravy a přítoků Váhu (např. List MOV207501 – Správné postupy v oblasti ochrany vod jako složky životního prostředí), tedy **pokud je to technicky možné, preferovat centrální čištění odpadních vod na mechanicko-biologických čistírnách odpadních vod (ČOV) před čištěním odpadních vod v malých (domovních) ČOV či v jiných, méně účinných zařízeních.**

Vložení tohoto požadavku do ZÚR JMK zajistí, že používání takových malých (domovních) ČOV bude přípustné pouze pro samostatně stojící objekty příliš vzdálené od trasy kanalizace, nikoliv jako koncepční řešení k odkanalizování měst, obcí a jejich částí. Dále bude zvyšován podíl obyvatel napojených na kanalizaci pro veřejnou potřebu zakončenou funkční ČOV a v obcích, kde je vybudovaná splašková kanalizace, zamezí čištění odpadních vod z rozšiřujících se zástavby prostřednictvím nových malých domovních ČOV. Výjimky pak lze připustit v případě samostatně stojících objektů příliš vzdálených od trasy kanalizace.

V případě rozptýlené zástavby v krajině nebo malých sídel, kde je ekonomicky nerealné vyžadovat napojení zástavby na centrální ČOV (transport odpadních vod na velké vzdálenosti a provoz technické ČOV je technicky náročný a ekonomicky nevýhodný), by měla zůstat umožněna realizace malých ČOV a jiných zařízení splňující požadavky dané zákonem č. 254/2001 Sb. (plnění emisních standardů, používání nejlepší dostupné techniky v oblasti zneškodňování odpadních vod apod.). Cílem by pak měla

být kvalita vypouštěných vod a úspora energií na čištění odpadních vod s důrazem na dlouhodobou udržitelnost technické infrastruktury využívané k čištění odpadních vod.

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

V rámci A1 ZÚR JMK nebyly zpracovány žádné změny do části týkající se rozvojových oblastí a rozvojových os (kap. B ZÚR JMK).

G.3. Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v politice územního rozvoje a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu

V rámci A1 ZÚR JMK nebyly zpracovány žádné změny do části týkající se specifických oblastí (kap. C ZÚR JMK).

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

V rámci A1 ZÚR JMK byly zpracovány dále uvedené změny do části týkající se zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu (kap. D ZÚR JMK).

➤ Šířky vymezených koridorů a velikosti ploch

(ke všem bodům dotčených A1 ZÚR JMK přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Pro záměry měněné či nově vkládané do ZÚR JMK byly v grafické části vymezeny vhodné koridory a plochy, které jsou popsány v textové části ZÚR.

Odůvodnění:

Šířky vymezených koridorů a velikosti ploch pro jednotlivé záměry se odvíjejí od podrobnějších podkladů, na základě kterých byly záměry do ZÚR MK vloženy a které jsou popsány u jednotlivých záměrů. Při vymezování koridorů a ploch bylo přitom přihlíženo:

- k podrobnosti daného podkladu a jeho relevantnosti (tj. k míře jistoty/nejistoty cílové podoby záměru vyplývající z daného podkladu);
- k prostorovým nárokům daných záměrů vyplývajícím z jejich charakteru (např. typické šířky koridorů používané v ZÚR JMK pro dálnici, 4pruhovou silnici I. třídy, 2pruhovou silnici II. třídy, silnici III. třídy, železniční trať, VTL plynovod) a také s přihlédnutím k tomu, zda se jedná o novostavbu či rekonstrukci stávající trasy;
- k případným návaznostem na jiné záměry v území;
- k charakteru území, kterým záměr prochází nebo ve kterém se záměr nachází (např. dotčení zastavěného území nebo vybraných limitů využití území);

- k podrobnosti a měřítku ZÚR;
- k potřebě zajištění dostatečné rezervy pro zpřesnění jednotlivých záměrů (obdobně jako v dosud platných ZÚR JMK).

➤ **Požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování u jednotlivých záměrů**

(ke všem bodům dotčených A1 ZÚR JMK přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Pro záměry měněné či nově vkládané do ZÚR JMK byly v textové části upraveny či nově stanoveny požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování.

Odůvodnění:

Stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování a potažmo i pro územní řízení (záměr lze realizovat i na základě platných ZÚR bez potřeby podrobnější ÚPD) vyplývá z přílohy č. 4 vyhlášky č. 500/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů, kde je uvedeno, že „Ve vymezených oblastech, osách, plochách a koridorech se stanoví požadavky na jejich využití, kritéria a podmínky pro následné rozhodování o možných variantách změn v území a pro jejich posuzování zejména s ohledem na jejich budoucí využití, význam, možná ohrožení, rozvoj a rizika.“

Požadavky na uspořádání a využití území popisují k čemu má daný záměr (koridor/plocha) sloužit a co má svým fungováním naplnit. Často se vztahuje k požadavkům vyplývajícím z PÚR ČR (funkce daného záměru v rámci rozvojové osy či rozvojové oblasti).

Úkoly pro územní plánování obecně obsahují požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru/plochy v podrobnější ÚPD či v rámci územního řízení, a to vždy s ohledem na různé nároky, které jsou na něj kladeny. Jsou zde tedy uvedeny požadavky zejména:

- z hlediska jeho budoucího fungování (např. zpřesnit s ohledem na přepravní funkci a požadované technické parametry);
- z hlediska koordinace s jinými záměry (např. zajistit koordinaci s jiným záměrem v daném území);
- z hlediska řešení střetů s limity využití území (minimalizovat vliv na konkrétní území ochrany přírody či území s nerostnými surovinami);
- z hlediska zachování hodnot dotčeného území (např. zachování prostupnosti);
- z hlediska ochrany dotčeného území (např. zajistit podmínky pro realizaci protihlukové ochrany v maximální technicky možné a ekonomicky přijatelné míře).

Některé uvedené požadavky jsou více obecné (např. minimalizovat zábor ZPF), jiné vyplývají z konkrétní situace v daném území (např. zajistit protihlukovou ochranu obytného území, zajistit koordinaci s jiným souvisejícím záměrem).

Uvedené požadavky z velké části vychází z požadavků vzešlých z vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) – tj. požadavků z hlediska ochrany zdraví obyvatel, ochrany biologické rozmanitosti a krajiny, ochrany povrchových a podzemních vod, ochrany zemědělské a lesní půdy, ochrany horninového prostředí a ochrany kulturního dědictví. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí probíhalo souběžně se zpracováním A1 ZÚR JMK, proto byly požadavky vyplývající ze SEA současně vloženy do požadavků k jednotlivým záměrům.

➤ Úkoly pro územní plánování

(k bodu 71 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

V bodě 71 byl vypuštěn text písmene c).

Do bodu 71 byly doplněny požadavky do nových písmen f), g) a h).

Odůvodnění:

Jednotlivé konkrétní požadavky vyplývající z vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) ZÚR JMK jsou uvedeny u jednotlivých záměrů. V rámci A1 ZÚR byly do území vloženy další záměry, které byly vyhodnoceny v rámci nové SEA (včetně hodnocení kumulativních a synergických vlivů), požadavky vyplývající z nové SEA pak byly znovu přepsány do textové části k jednotlivým záměrům. Obecný požadavek na uplatňování kompenzačních opatření v určitých oblastech s odkazem na vyhodnocení SEA tak ztrácí smysl a stává se nadbytečným.

Na základě závěrů vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) zpracovaného pro A1 ZÚR JMK byly do bodu (71) doplněny odstavce, které stanovují obecné podmínky a požadavky na zpřesňování záměrů v daných koridorech a minimalizaci jejich vlivů na kategorie životního prostředí. Požadavek na bezpečné zajištění splnění hlukových limitů je míněn jako zdůraznění požadavků vyplývajících ze zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví. Orgán ochrany veřejného zdraví nemůže při dalších fázích přípravy a realizace záměru vyžadovat splnění jiných limitů než těch, které vyplývají z platné legislativy.

G.4.1. Dopravní infrastruktura

(k bodům 72–73 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

KONCEPCE DOPRAVY A JEJÍ DLOUHODOBÝ VÝVOJ

ZÚR JMK a jejich Aktualizace č. 1 zpřesňují a rozvíjí úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje a stanovují koncepci rozvoje území kraje, jejíž součástí je i koncepce dopravy.

Koncepce rozvoje území kraje stanovuje soubor vzájemně provázaných a přijatých zásad, které jsou zárukou harmonického rozvoje sídelní struktury, sídel a krajiny v kontextu vývoje osídlení. Zásady vycházejí ze společenských potřeb, respektují morfologické a historické danosti území, hierarchizaci sídel, sídelní celky, vztah sídel a krajiny, i nadřazenou soustavu dopravní a technické infrastruktury.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK zachovává kontinuitu vývoje území. Jednotlivé záměry mají dlouhodobý charakter a velkou setrvačnost v území. Záměry byly postupně vyhodnocovány, zkoumány, ověřovány (např. z hlediska kapacity sítí, průchodnosti území, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví) a aktuálně modifikovány s cílem zlepšení dosavadního stavu území, podpory a koordinace rozvoje území a ochrany jeho hodnot.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje, uplatněná v ZÚR JMK a v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK, navazuje na dlouhodobě sledované zásady a principy rozvoje území a nadřazené dopravní infrastruktury, které byly kontinuálně prověřované a navrhované v předchozích koncepčních dokumentech resortu dopravy a uplatňované v jednotlivých územně plánovacích dokumentacích na území Jihomoravského kraje. Koncepce prostorového uspořádání území a dopravní infrastruktury brněnské aglomerace byla v polovině 80. let minulého století prověřována a promítnuta v ÚPN VÚC Brněnské sídelní regionální aglomerace (Terplan, a. s. Praha; 1985).

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

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

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

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

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

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

II/379), na řešení nemotorové dopravy a dopravy v klidu ve vztahu k posílení rekreačního využití oblasti.

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



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

KONCEPCE DOPRAVY ZÚR JMK

Koncepce dopravy a dopravní infrastruktury Jihomoravského kraje navrhovaná v ZÚR JMK a v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK kontinuálně navazuje na dlouhodobě sledovanou koncepci rozvoje nadřazené dopravní infrastruktury a jednotlivých částí území Jihomoravského kraje. Zároveň podporuje rozvoj území v souladu s vymezenými rozvojovými oblastmi, rozvojovými osami, specifickými osami a centry osídlení. Aktuálně zohledňuje a zapracovává strategii a principy platných oborových dokumentů schválených vládou ČR, především Dopravní politiky České republiky pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050 (UV ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (UV ČR č. 136/2017 Sb.), Programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR (UV ČR č. 389/2017) a dále Politiky územního rozvoje ČR ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3.

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

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje navržená v ZÚR JMK a v jejich Aktualizaci č. 1 vychází z následujících zásad a principů:

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

Z hlediska rozdělení a označení pozemních komunikací je v ZÚR JMK a v jejich Aktualizaci č. 1 zohledněna novela zákona o pozemních komunikacích s platností od 31. 12. 2015, ve které se mění označení silnic I. třídy, které byly rychlostními silnicemi dle zákona o pozemních komunikacích ve znění účinném přede dnem 31. 12. 2015.

V souladu s novelou zákona o pozemních komunikacích se pozemní komunikace dělí na tyto kategorie:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelové komunikace.

Dálnice se dle § 4 uvedené novely zákona rozděluje podle svého určení a dopravního významu na dálnice I. třídy a dálnice II. třídy.

Pozemní komunikace, v souladu s čl. II. přechodná ustanovení novely zákona o pozemních komunikacích, zařazené do kategorie dálnice podle zákona o pozemních komunikacích ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti novely zákona o pozemních komunikacích, se ode dne nabytí účinnosti novely zákona považují za dálnice I. třídy.

Pozemní komunikace, v souladu s čl. II. přechodná ustanovení novely zákona o pozemních komunikacích, zařazené do kategorie rychlostní silnice podle zákona o pozemních komunikacích ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti novely zákona o pozemních komunikacích, se ode dne nabytí účinnosti novely zákona považují za dálnice II. třídy, pokud:

- a) mají směrově oddělené jízdní pásy, nebo
- b) jsou zařazeny do transevropské silniční sítě.

V souladu s novelou zákona o pozemních komunikacích s platností ode dne 31. 12. 2015, kde došlo ke změnám v zatřídění dálnic a silnic na území ČR (přičemž byla sledována především harmonizace označení a kategorií s označením užívaným v evropské dálniční a silniční síti) se v ZÚR JMK změnila kategorie a označení příslušných pozemních komunikací takto:

Původní označení dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti zákona č. 268/2015 Sb.	Nové označení dle Zákona č. 268/2015 Sb., o pozemních komunika- cích, kterým se mění zákon č. 13/1997, o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, s plat- ností ode dne 31. 12. 2015
R43 Brno – Moravská Třebová	D43 Brno – Moravská Třebová (dálnice II. třídy)*
R46 Vyškov – Olomouc	D46 Vyškov – Olomouc (dálnice II. třídy)
R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko	D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko (dálnice II. třídy)
R55 Olomouc – Otrokovice – Břeclav (D2)	D55 Olomouc – Otrokovice – D2 (dálnice II. třídy)

* Dle Aktualizace č. 2 PÚR ČR, kterou schválila vláda ČR svým usnesením č. 629 ze dne 2. 9. 2019, se navrhovaná komunikace propojující dálnici D1 a budoucí dálnici D35 s dosavadním označením „R43“ mění na komunikaci označenou „**S43**“, tj. kapacitní silnici, u které dosud nebyly stanoveny její parametry (viz odst. 78 PÚR ČR). Tato komunikace tedy může být v rámci A1 ZÚR JMK sledována jak v podobě dálniční, tak silniční.

SILNIČNÍ DOPRAVA

KONCEPCE ROZVOJE SILNIČNÍ DOPRAVY – PROVĚŘOVANÁ V ZÚR JMK 2016

V ZÚR JMK (2016) byly sestaveny čtyři koncepční scénáře, které vznikly na základě podkladové studie „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje – etapa A: Zhodnocení potenciálu území“ (Urbanismus, architektura, design – studio, s.r.o., PK OSSENDORF s.r.o.; 2014). Tyto scénáře A–D představovaly ucelené koncepce cílového uspořádání sítě vzniklé kombinací záměrů na dálniční a silniční síti, které simulovaly jak rezortní koncepci, tak alternativní koncepcce či záměry, které byly v minulosti variantně prověřovány, nebo předkládány různými občanskými a ekologickými iniciativami. Popsány jsou v dalším textu (jsou zde použita původní označení komunikací „rychlostní silnice“, tato původní kategorie silnice je dnes v souladu s platnou legislativou součástí pojmu „dálnice“; aktualizována byla informace o realizovaném úseku rakouské dálnice A5).

Koncepční scénář A – „Základní“

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

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

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

Koncepční scénář B – „Rozvojový – studie Strnad“

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

Koncepce sleduje odvedení dálkové dopravy přicházející na území Jihomoravského kraje mimo metropolitní rozvojovou oblast. Vedení dálkové dopravy je soustředěno do tangenciálních tahů kapacitní silnice R55 vedené od hranice kraje s krajem Zlínským přes Břeclav po hranici ČR / Rakousko a nově navrhované kapacitní silnice R38 vedené od dálnice D1 a hranice s Krajem Vysočina velkým

obchvatem Znojma po Hatě na hranici ČR / Rakousko. Omezeny jsou i návrhy přestavby silniční sítě pro zdrojovou a cílovou dopravu v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (především JZT, JT, JVT).

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

Silnice č. 38 ve směru od dálnice D1 až po hranici s Rakouskem je v tomto scénáři navrhovaná odlišně od sledované koncepce ŘSD a současného pojetí přestavby silnice I/38, a to v kategorii rychlostní silnice R38. Tento rychlostní tah v kategorii D či R není obsažen v žádné strategii, ani v žádné územně plánovací dokumentaci Kraje Vysočina a ani v rozvojových plánech rakouské strany. V navazujícím úseku na rakouské straně je silnice sledována jako „Schnellstrasse“ S3 a B303. Jedná se o zcela nový přístup, který nově řeší i obchvat Znojma v oddálené poloze. Vztah ve směru od Pardubického kraje a silnice R35 k Brnu a dálnici D1 je ve scénáři B řešen realizací rychlostní silnice R43 až od prostoru Boskovic (kde se odpojuje od stávající silnice I/43 Svitavy – Boskovice), odkud vede západně od stávající I/43 s průchodem Boskovickou brázdou ve stopě Bítýšské s ukončením na dálnici D1 v prostoru Ostrovačic. U dálnice D1 se předpokládá zkapacitnění v úseku Kývalka – Holubice, u komunikačního systému Brna se předpokládá dokončení VMO (I/42) a Bratislavské radiály (I/41). Dále se v tomto koncepčním scénáři předpokládá homogenizace tahu silnice I/53, dokončení obchvatů Břeclavi a Hodonína a další úpravy na krajské komunikační síti.

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

ZHODNOCENÍ POTENCIÁLU ÚZEMÍ A MODELOVÝCH STAVŮ SILNIČNÍ SÍTĚ JMK

SCHEMA PRO MODELOVÁNÍ DOPRAVY V ROCE 2035 - PODKLAD PRO ZÚR

B. VARIANTA ROZVOJOVÁ - STUDIE STRNAD

DÁLNIČNÍ A RYCHLOSTNÍ SILNICE

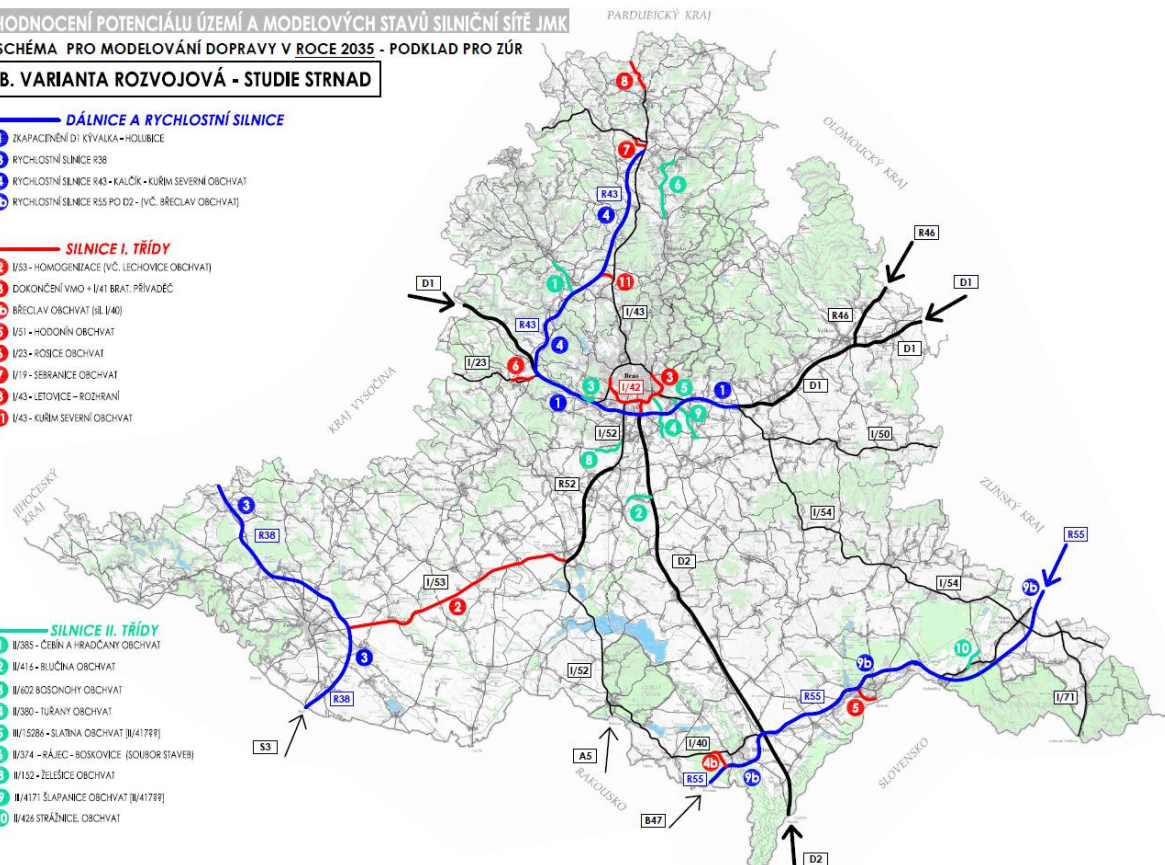
- 1 ZKAPACITNĚNÍ D1 KÝVALKA - HOLUBICE
- 3 RYCHLOSTNÍ SILNICE R38
- 4 RYCHLOSTNÍ SILNICE R43 - KALČOK - KUŘIM SEVERNÍ OBCHVAT
- 9b RYCHLOSTNÍ SILNICE R55 PO D2 - (VČ. BŘECLAV OBCHVAT)

SILNICE I. TŘÍDY

- 2 I/53 - HOMOGENIZACE (VČ. LECHOVICE OBCHVAT)
- 3 DOKONČENÍ VMO - I/41 BRAT. PŘIVADĚČ
- 4b BŘECLAV OBCHVAT (JIL I/40)
- 5 I/51 - HODONÍN OBCHVAT
- 6 I/23 - ROŽICE OBCHVAT
- 7 I/19 - SEBRANICE OBCHVAT
- 8 I/43 - LETOVICE - ROZHRANÍ
- 11 I/43 - KUŘIM SEVERNÍ OBCHVAT

SILNICE II. TŘÍDY

- 1 II/385 - CEBŮV A HRADČANY OBCHVAT
- 2 II/414 - BLUČINA OBCHVAT
- 3 II/602 BOŘOHNÝ OBCHVAT
- 4 II/380 - TŮRANY OBCHVAT
- 5 II/15286 - SLATINA OBCHVAT (II/4178F)
- 6 II/374 - RAJEC - BOŠKOVICE (SOUBOR STAVEB)
- 8 II/152 - ŽELEŠICE OBCHVAT
- 9 II/4171 ŠLAPANICE OBCHVAT (II/4178F)
- 10 II/426 STRÁŽNICE OBCHVAT



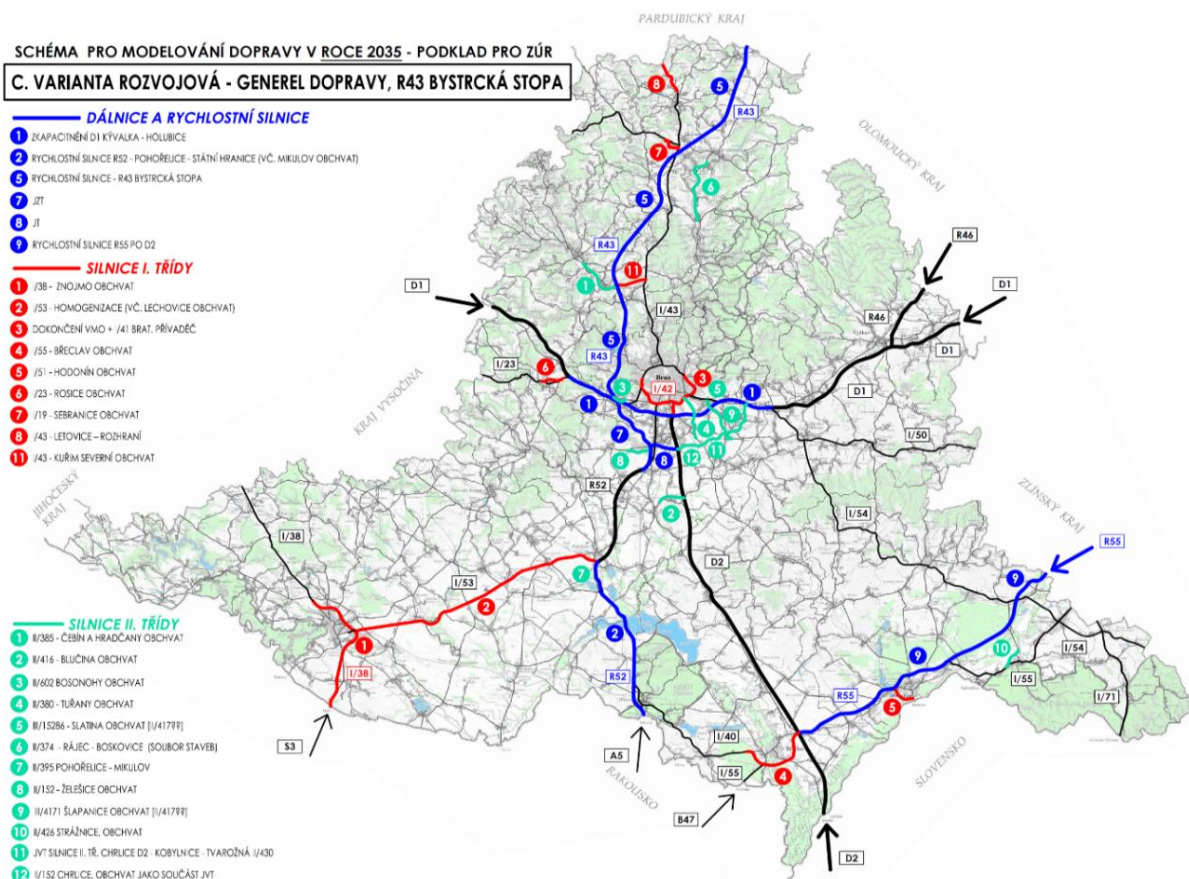
Koncepční scénář C – „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“

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

Rychlostní silnice R43, propojující kapacitní silnici R35 (Pardubický kraj) s dálnicí D1, v souladu s koridorem R43 vymezeným na území Pardubického kraje, je vedena od Velkých Opatovic (hranice kraje) přes prostor Sebranic, západně od Malhostovic (var. Německá), západně od Kuřimi a dále ve stopě Bystrcké na dálnici D1. Odsud pokračuje kapacitní silnice v podobě Jihozápadní tangenty a Jižní tangenty na R52 a D2. Jihovýchodní tangenta je řešena jako silnice II. třídy s propojením D2 MÚK Chrlice II a D1 MÚK Rohlenka. Napojení území mezi dálnicemi D2 a D1 je současně řešeno návazností silnice II/380 na dálnici D1 (MÚK). Koncepční scénář C dále předpokládá propojení sítě TEN T prostřednictvím R52 v úseku Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko. V případě napojení kraje na Rakousko koncepční scénář jednoznačně vychází z respektování aktuální situace, kdy je rakouskou stranou jasně stavebně definována postupná výstavba dálnice A5 směrem k hraničnímu přechodu Drasenhofen / Mikulov. Dálnice A5 ve směru od Vídně v úseku Schrick – Poysbrunn již byla realizována, úsek Poysbrunn – Staatsgrenze Drasenhofen bude podle informací zveřejněných rakouskou firmou ASFINAG v 1. etapě realizován jako dvoupruhová komunikace s obchvatem Drasenhofenu, výhledově s dokončením dálničního profilu ve 2. etapě dle postupu výstavby R52 v České republice. Tímto je dán jednoznačně vztah v úseku Mikulov – Pohořelice, který je východiskem pro uspořádání sítě v koncepčním scénáři C.

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

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

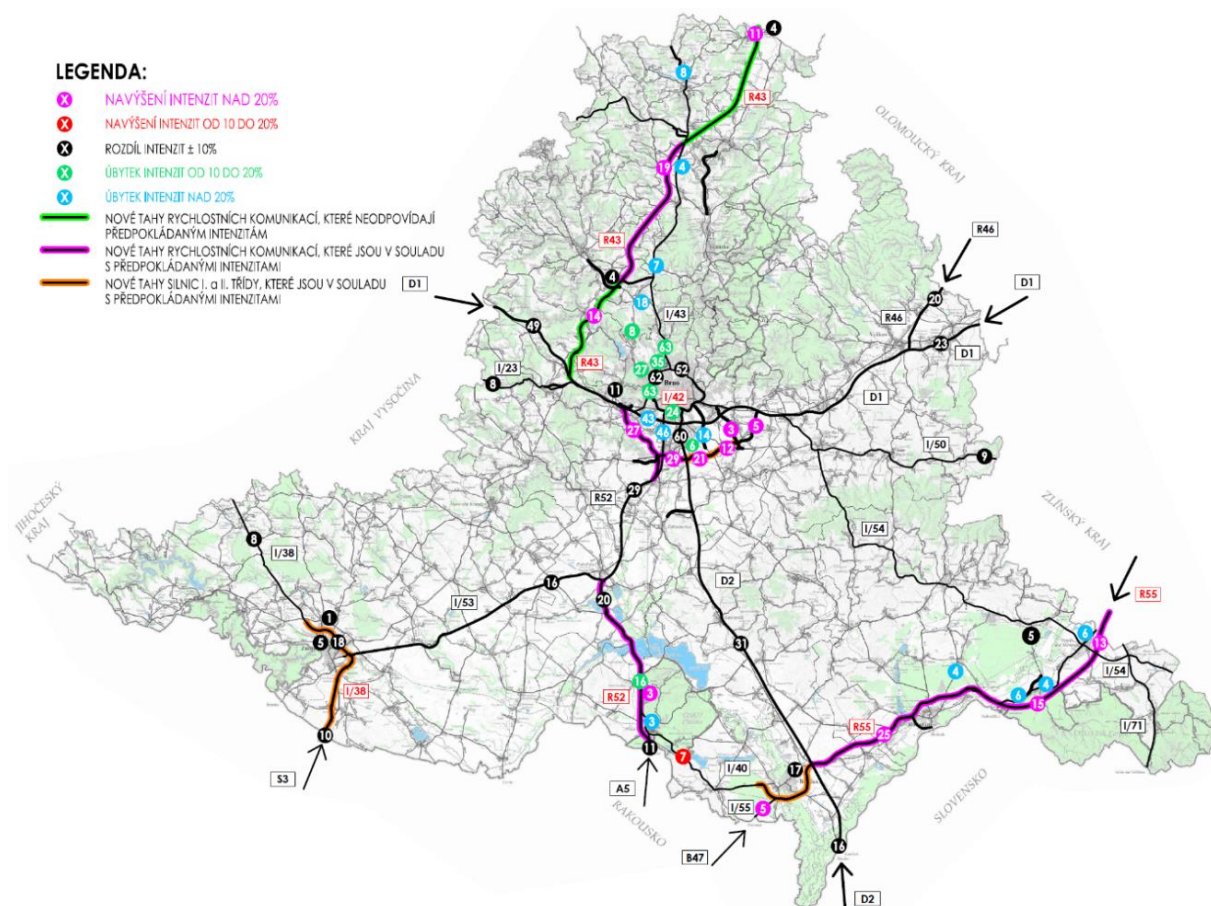


Koncepční scénář D – „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“

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

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

Celkově byl koncepční scénář D hodnocen jako varianta s pozitivním účinkem na stávající urbanizovaná území v určitých oblastech, v některých oblastech s účinky nižšími, byť existujícími, a to za podmínky splnění požadovaných normativních hodnot a hygienických limitů. Koncepční scénář D umožňuje etapizaci, a to jak podélnou (tj. po jednotlivých úsecích dle priorit), tak příčnou (tj. z hlediska kategoriálního zařazení) v návaznosti na vývoj intenzit a rozvoj území. Koncepční scénář vytváří určité předpoklady pro rozvoj území, avšak přináší určité lokální problémy, především v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno ve vztahu k poloze D43.

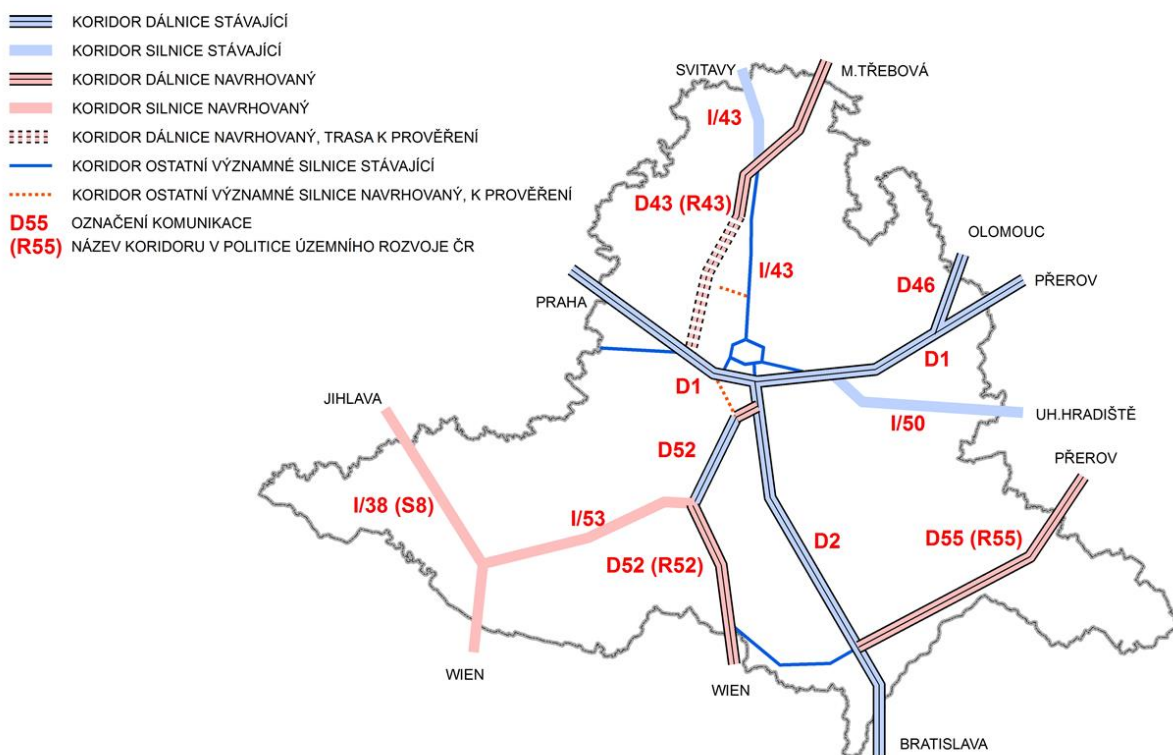


konceptní scénář	hodnocení	doporučení
A	V konečném stavu sítě je scénářem bez rozvoje území. V pojetí pouze etapovém resp. jako výchozí stav pro další rozvoj, lze hodnotit velmi pozitivně. Dosahuje určitého potenciálu, jako etapa v krátkodobém horizontu nabízí kapacitu komunikační sítě a otevírá možnost v hledání optimálního řešení výhledové komunikační sítě.	Koncepční scénář představuje pouze etapu a nikoli plnohodnotné řešení komunikační sítě na území Jihomoravského kraje.
B	Scénář B vykazuje určitý přínos oproti scénáři A, avšak účinnost nových komunikací je nižší než ve scénářích C a D. To znamená, že značná část dopravy (cca 50 % z možného odvedení na kapacitní síť) zůstává na místní síti, efekt „obchvatů“ je tedy cca 50%. Tangenciální systém se jeví jako neúčinný. Na radiálních tazích zůstává značný podíl původní dopravy. Tangenciální systém je založen na realizaci komunikační sítě mimo Jihomoravský kraj. Realizace R38 přes Kraj Vysočina až na D1 je velmi problematická, na rakouské straně bez adekvátní návaznosti. Napojení R55 na dálniční systém v Rakousku je nereálný. Rakouská strana realizačně připravuje stavby ve směru na Mikulov.	Koncepční scénář jako celek má nízkou dopravní účinnost vzhledem k vysoké technické a ekonomické náročnosti a nevytváří předpoklady pro rozvoj území. Její reálnost je podmíněná změnou dopravního systému v Rakousku a sousedním Kraji Vysočina a Zlínském kraji.

konceptní scénář	hodnocení	doporučení
C	Dlouhodobá koncepce komunikační sítě, která vyváženým přístupem řeší odklon dopravy ze stávajících nevyhovujících tahů do nových stop. Cílem je maximální potlačení dopravy v urbanizovaných oblastech – centrálních oblastech měst. Varianta vykazuje velký pozitivní účinek na stávající urbanizovaná území za podmínky splnění hygienických limitů. Nové komunikační propojení vykazují většinou vysoké intenzity, což se může odrazit i v efektivitě dané investice.	Konceptní scénář jak v konečném stavu, tak v případné etapizaci vykazuje potenciál k možnému rozvoji území Jihomoravského kraje a lze jej doporučit jako celek, tak i jeho jednotlivé segmenty.
D	Alternativa k variantě C. Liší se pouze ve vedení R55, kde je zcela prokazatelné, že poloha silnice nemá zásadní vliv na její účinnost, a ve vedení R43 západně od Brna. V případě oddálení polohy R43 do prostoru Boskovické brázdy je naopak evidentní, že její účinnost klesá o cca 50 %, tedy, že na komunikaci zůstává pouhý tranzit a menší část zdrojové a cílové dopravy. Naopak zbývajících cca 50 % z možného odvedení na kapacitní síť zůstává nadále na místní síti. To snižuje význam nové komunikace a zpochybňuje ekonomickou návratnost investice.	Obecně je tento konceptní scénář příznivější než tzv. nulový stav ve scénáři A, nebo „rozvojová“ varianta ve scénáři B. Na většině území, mimo část brněnské aglomerace, vytváří potenciál pro jeho rozvoj.

Na základě komplexního vyhodnocení a vzájemného porovnání konceptních scénářů A – D z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na síti, jako nejúčinnější byl v ZÚR (2016) hodnocen konceptní scénář C. Základní schéma koncepce nadřazené silniční sítě Jihomoravského kraje, která odpovídá konceptnímu scénáři C, znázorňuje následující obrázek:

KONCEPCE NADŘAŽENÉ SILNIČNÍ SÍTĚ V JIHMORAVSKÉM KRAJI



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

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

Výsledný návrh dopravy byl v ZÚR JMK (2016) sestaven ze scénáře C v kombinaci se scénářem D (variantní poloha dálnice D43 v Bítýšské stopě), přičemž byly všechny variantní trasy zařazeny do územních rezerv s podmínkou jejich prověření územní studií, která v podrobnějším měřítku provede jejich prověření a bude podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK. Proto ZÚR JMK (2016) zároveň vymezily plochu, ve které se v souladu s politikou územního rozvoje ukládá prověření změn jejího využití územní studií pod názvem „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz bod 436 v kapitole „I. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií“).

Uvedená územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě byla zpracována v období 2017 až 2019 a stala se hlavním podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

Obsah a výsledky "Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno" (dále jen ÚS)

V ZÚR JMK vydaných v roce 2016 byla stanovena koncepce dálniční a silniční dopravy pro celé území Jihomoravského kraje. Vzhledem k měřítku, ve kterém se ZÚR zpracovávají, bylo rozhodnuto, že vybrané dopravní stavby zvolené koncepce budou prověřeny podrobnější dokumentací, tak aby byly negativní dopady plynoucí z jejich případné realizace na životní prostředí a zdraví obyvatel co nejmenší. V ZÚR JMK bylo tedy stanoveno, že v jádrovém území metropolitní rozvojové oblasti Brno budou podrobně prozkoumány dopady případných staveb dopravní infrastruktury, a to formou územní studie.

Cíle územní studie

- prověřit potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů rozvoje silniční dopravy vymezených v ZÚR JMK jako územní rezervy;
- vytvořit sjednocený podklad pro porovnání záměrů;
- komplexně vyhodnotit a porovnat varianty z hlediska dopravně-urbanistického a vlivů na životní prostředí a lidské zdraví;
- výstup ÚS použít jako odborný podklad pro následnou aktualizaci ZÚR JMK.

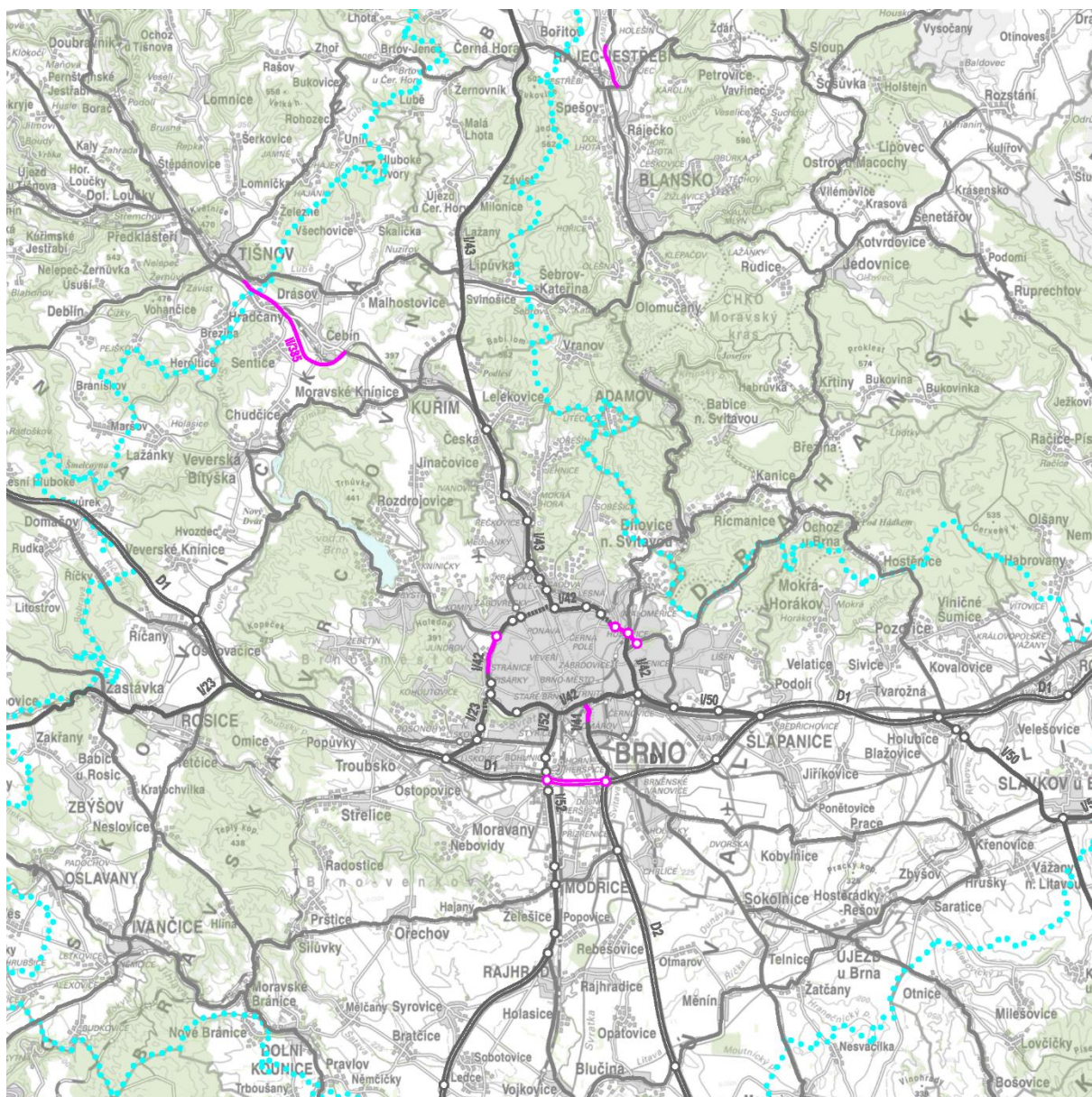
Řešené území ÚS ve výsledku zasáhlo správní obvody obcí s rozšířenou působností (ORP) Blansko, Boskovice, Brno, Ivančice, Kuřim, Rosice, Slavkov u Brna, Šlapanice, Tišnov, Vyškov a Židlochovice, a zahrnuje celá správní území 111 obcí o rozloze 112 443 ha s 565 000 obyvateli.

ÚS JMK byla zpracována v následujících postupových krocích:

1. KROK – Nulový stav dálniční a silniční sítě

V ÚS byly stanoveny nulové stavy silniční infrastruktury k roku 2020 a 2035. Nulový stav 2020 předpokládá přidání ke stávající dálniční a silniční síti komunikace, které jsou rozestavěné nebo mají příslušná povolení a lze očekávat, že v roce 2020 budou dokončeny. Jde o stavby zkapacitnění D1 v úseku Brno-centrum – Brno-jih, VMO Tomkovo náměstí – Rokytova, VMO Žabovřeská, přestavba Dornych/Plotní a obchvat Čebína a Hradčan. Pro takto sestavenou síť byly zpracovány dopravní modely. Pro modelování bylo použito celostátní sčítání dopravy z roku 2016 (tomu byl přizpůsoben i původní dopravní model Jihomoravského kraje).

Zároveň byl zpracován nulový stav 2035, který je co do rozsahu dálniční a silniční sítě shodný s nulovým stavem 2020. Rozdíl je v navýšení intenzit dopravy podle růstových koeficientů získaných od Ministerstva dopravy (TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy). Tento stav charakterizuje situaci, kdy by došlo k předpokládanému nárůstu intenzit dopravy, ale bez realizace žádných nových dopravních staveb. Nulový stav 2035 byl využit pro hodnocení dopravní účinnosti prověřovaných variant.



Dálniční a silniční síť pro nulové stavy

2. KROK – VARIANTY DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍTĚ

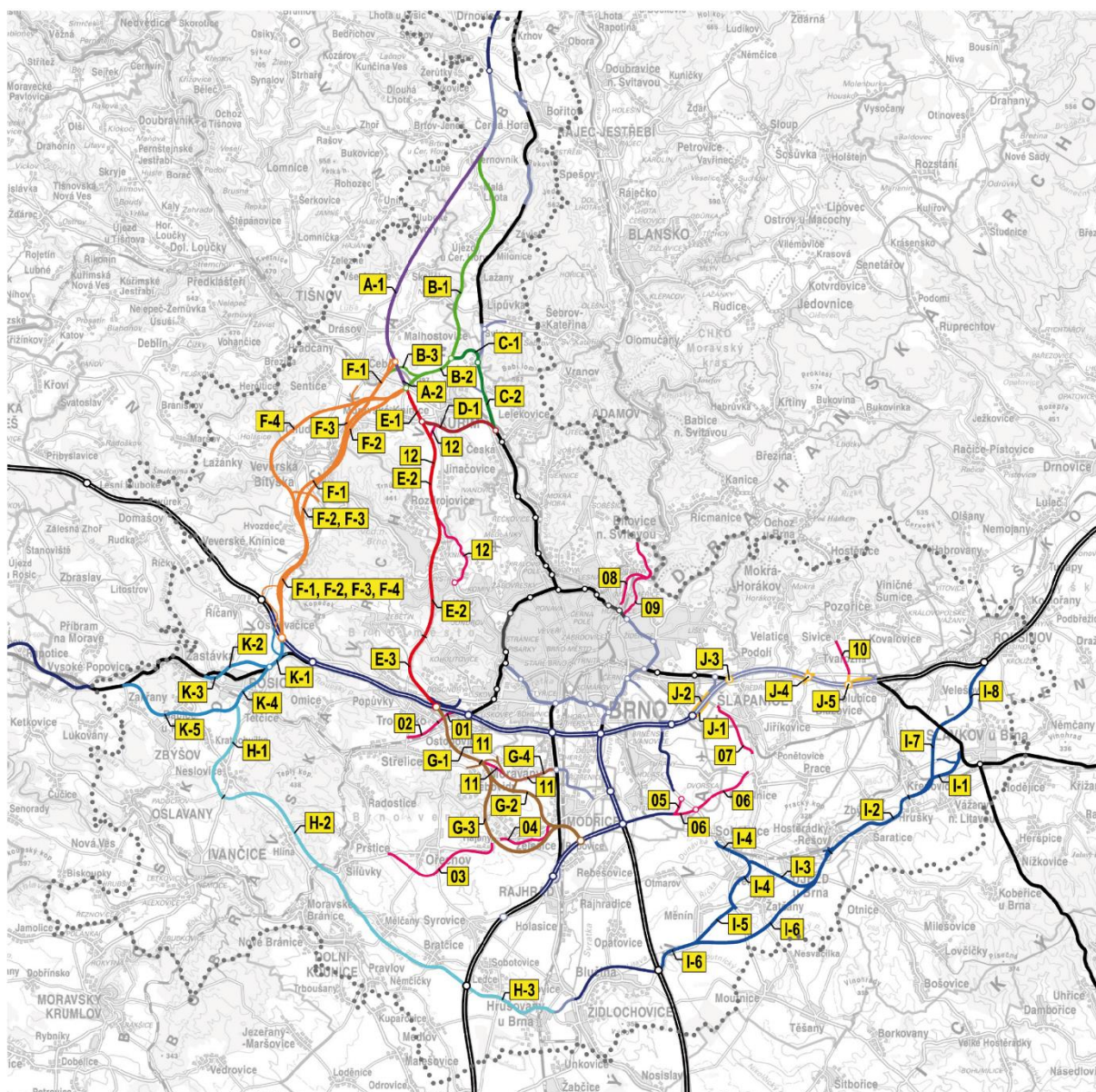
Navržené varianty řešení dálniční a silniční sítě byly sestaveny z těchto vstupů:

- dálniční a silniční síť nulového stavu;
- invariantní návrhové prvky komunikační sítě, které jsou shodné pro všechny navržené varianty. Jedná se o dopravní trasy v území s platnou projektovou dokumentací (zkapacitnění dálnice D1 v úseku MÚK Kývalka – MÚK Černovická terasa včetně úpravy MÚK Černovická terasa), definované územně-plánovací dokumentací (obchvat Tuřan jako silnice II., komunikace „43“ v úseku MÚK Lysice – MÚK Svitávka; dálnice D52 v úseku Rajhrad – MÚK Chrlice II, MÚK Moravanská na I/52 včetně obchvatu Modřic, obchvat Bosonoh, obchvat Blučiny s navazujícím propojením do Hrušovan, místní komunikace Kuřim-Záhoří), nebo na jejich umístění je všeobecná shoda (zkapacitnění dálnice D2 v úseku MÚK Chrlice II – MÚK Brno-jih, dostavba silnice I/42 VMO dle

aktuální koncepce včetně řešení silnice I/41 Bratislavské radiály, úpravy silnice I/43 na trase Brno – Svitávka, zkapacitnění dálnice D1 v úseku MÚK Černovická terasa – MÚK Holubice, atd).

- variantních návrhových prvků komunikační sítě, které reprezentují trasy stanovené v ZÚR JMK 2016 jako územní rezervy nebo byly doplněny na základě požadavků vzniklých v průběhu zpracování ÚS.

Spojením těchto vstupů vznikly ucelené soubory dopravních řešení – varianty uspořádání dálniční a silniční sítě. Vzhledem k množství variantních návrhových prvků existuje velké množství jejich kombinací, které byly v průběhu zpracování ÚS zredukovány na výsledných 15 variant. Ty zastupují všechny uvažované a logicky využitelné trasy a reprezentují tak všechna řešení potřebná pro vyhodnocení dopravní situace v řešeném území.



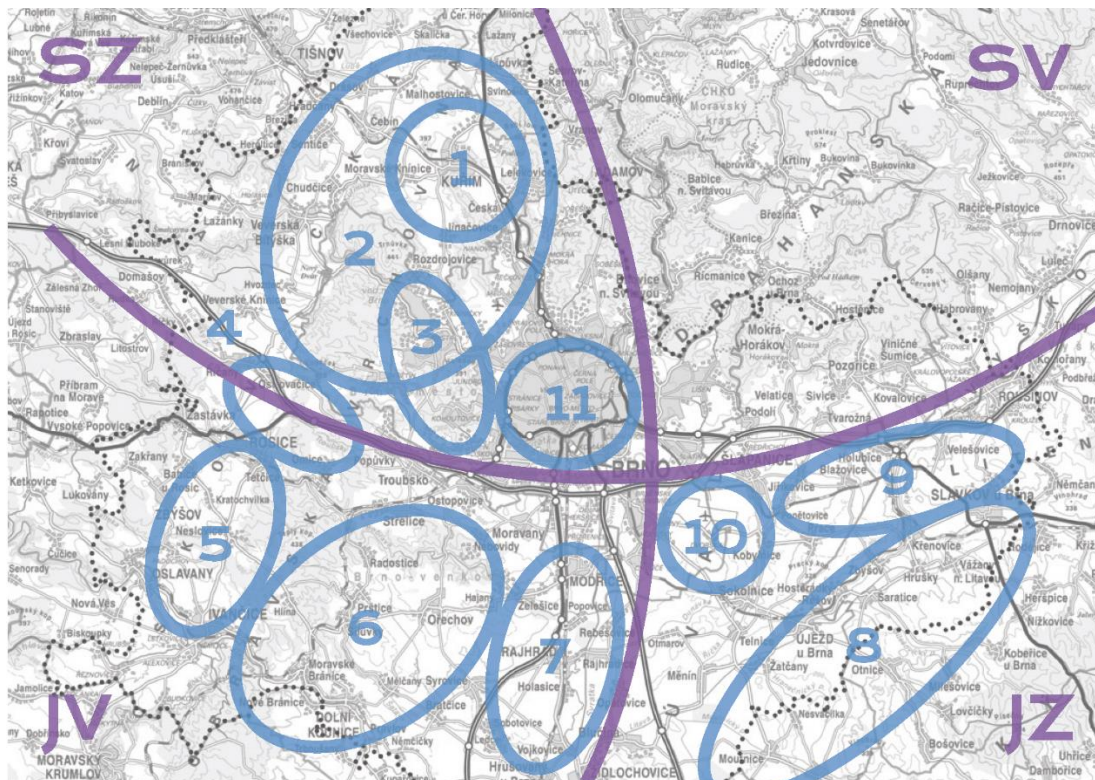
Trasy kombinované ve variantách v rámci ÚS JMK

Varianty byly zpracovány ve shodné podrobnosti, aby je bylo možné vzájemně porovnat. Většina uvažovaných prvků komunikační sítě již byla dříve prověřena v různých stupních projektové přípravy, některé z těchto podkladů však bylo nutné upravit do souladu s platnými předpisy, doplněna byla také některá dosud neproověřená řešení. Řešení variant splňuje současně platné technické předpisy, při návrhu variant nebyl brán zásadní ohled na finanční náročnost uvažovaných řešení, budoucí kategorizaci komunikací či na otázku, kdo bude jejich investorem.

Následující tabulka zobrazuje kombinování variantních tras (či jejich dílčích částí) v jednotlivých navržených variantách.

D.1	D.2	D.3	D.4	D.5	D.6	S.1	S.2	S.3	S.4	S.5	S.6	S.8	S.9.3	S.9.4			
●	●	●	●			●	●	●	●			●	●		A-1	A	NĚMECKÁ STOPA
●	●	●	●			●	●	●	●			●	●		A-2		
				●	●					●	●			●	B-1	B	OPTIMALIZOVANÁ STOPA
				●	●					●	●			●	B-2		
														●	B-3		
				●	●						●			●	C-1	C	SEVERNÍ OBCHVAT KUŘIMI
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	C-2		
●	●	●	●			●	●	●	●	●		●	●		D-1	D	JIŽNÍ OBCHVAT KUŘIMI
●	●	●	●	●		●	●	●	●	●	●	●	●		E-1	E	BYSTRČKÁ STOPA
●		●		●		●		●	●	●	●	●			E-2		
●		●		●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	E-3		
	●		●				●	●	●			●			F-1	F	BÍTÝŠSKÁ STOPA
					●						●				F-2		
															F-3		
											●				F-4		
●	●					●									G-1	G	JIHOZÁPADNÍ TANGENTA
●						●									G-2		
●	●														G-3		
●	●														G-4		
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			H-1	H	VELKÝ JIŽNÍ OBCHVAT D1–D52–D2
									●	●	●	●			H-2		
									●	●	●	●			H-3		
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●			I-1	I	VELKÝ JIŽNÍ OBCHVAT D2–I/50–D1
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●			I-2		
							●		●		●	●			I-3		
							●		●		●	●			I-4		
							●		●		●	●			I-5		
												●			I-6		
												●			I-7		
												●			I-8		
		●	●					●		●	●	●			J-1	J	ÚPRAVY DÁLNIČE D1, VÝCHOD
●	●			●	●	●	●		●		●		●	●	J-2		
●	●			●	●	●	●		●		●		●	●	J-3		
		●	●					●		●	●	●			J-4		
●	●			●	●	●	●		●		●		●	●	J-5		
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			K-1	K	OBCHVAT ROSIC
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			K-2		
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			K-3		
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			K-4		
									●	●	●	●			K-5		
●	●	●		●		●	●	●	●	●	●	●	●	●	01	DALŠÍ VARIANTNÍ TRASY	
●	●		●			●	●	●	●		●	●	●	●	02		
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		●	●	●	●	03		
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	04		
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	05		
										●					06		
									●						07		
										●	●				08		
											●				09		
●	●			●	●	●	●		●				●	●	10		
							●								11		
							●								12		

Pro potřeby popisu a hodnocení rozvojové problematiky bylo řešené území rozděleno do čtyř segmentů SZ, SV, JZ a JV. Pro potřeby popisu a hodnocení dopravní účinnosti byl toto území podrobněji členěno do jedenácti dílčích oblastí – Kuřim (1), Severozápad (2), Bystrc (3), D1-západ (4), Rosice (5), Jihozápad (6), Jih (7), Jihovýchod (8), D1-východ (9), Slatina–Šlapanice–Tuřany (10), vnitřní město Brno (11).



Rozdělení území pro potřeby popisu a hodnocení variant

Sledované varianty prověřované ÚS a jejich popis

VARIANTA D.1

SZ oblast (Svitávka–Kuřim): německá stopa D43 + kapacitní dvoupruhová I/43 v úseku Česká–Lipůvka (úprava)

SZ oblast (Kuřim–D1): bystrcká stopa D43 + jižní obchvat Kuřimi (dále také „JOK“)

JZ oblast: jihozápadní tangenta (dále také „JZT“) vedená severně od Želešic (tzv. modřickou stopou) + jižní tangenta (dále také „JT“) + severní obchvat Rosic + obchvaty Tetčic a Neslovic + obchvaty Ořechova, Hajan a Želešic + obchvat Moravan + obchvat Modřic

JV oblast: přestavba MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její „severní“ propojení na II/430 a Ostravskou radiálu + přestavba MÚK Brno-východ + nová MÚK Tvarožná s propojením na I/50 + obchvat Tuřan + silniční propojení D2–II/380 + obchvaty Hostěrádek-Rešova, Šaratic, Hrušek, Křenovic

VARIANTA D.2

- SZ oblast (Svitávka–Kuřim): německá stopa D43 + dvoupruhová I/43 v úseku Česká–Lipůvka (úprava)
- SZ oblast (Kuřim–D1): bítýšská stopa D43 vedená východně od Veverské Bítýšky včetně nové MÚK Ostrovačice + jižní obchvat Kuřimi (JOK)
- JZ oblast: jihozápadní tangenta (JZT) vedená jižně od Želešic (tzv. želešickou stopou) + jižní tangenta (JT) + severní obchvat Rosic + obchvaty Tetčic a Neslovic + obchvaty Ořechova, Hajan a Želešic + obchvat Moravan + obchvat Modřic
- JV oblast: přestavba MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její „severní“ propojení na II/430 a Ostravskou radiálu + přestavba MÚK Brno-východ + nová MÚK Tvarožná s propojením na I/50 + obchvat Tuřan + silniční propojení D2–II/380 + obchvaty Hostěrádek-Rešova, Šaratic, Hrušek, Křenovic

VARIANTA D.3

- SZ oblast (Svitávka–Kuřim): německá stopa D43 + dvoupruhová I/43 v úseku Česká–Lipůvka (úprava)
- SZ oblast (Kuřim–D1): bystrcká stopa D43 + jižní obchvat Kuřimi (JOK)
- JZ oblast: jižní tangenta (JT) + severní obchvat Rosic + obchvaty Tetčic a Neslovic + obchvaty Ořechova, Hajan a Želešic + obchvat Modřic
- JV oblast: přestavba MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její „jižní“ propojení na II/430 a Ostravskou radiálu + nová MÚK Rohlenka + obchvat Tuřan + silniční propojení D2 – II/380 + obchvaty Hostěrádek-Rešova, Šaratic, Hrušek, Křenovic

VARIANTA D.4

- SZ oblast (Svitávka–Kuřim): německá stopa D43 + dvoupruhová I/43 v úseku Česká–Lipůvka (úprava)
- SZ oblast (Kuřim–D1): bítýšská stopa D43 vedená východně od Veverské Bítýšky včetně nové MÚK Ostrovačice + jižní obchvat Kuřimi (JOK)
- JZ oblast: jižní tangenta (JT) + severní obchvat Rosic + obchvaty Tetčic a Neslovic + obchvaty Ořechova, Hajan a Želešic + obchvat Modřic
- JV oblast: přestavba MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její „jižní“ propojení na II/430 a Ostravskou radiálu + nová MÚK Rohlenka + obchvat Tuřan + silniční propojení D2–II/380 + obchvaty Hostěrádek-Rešova, Šaratic, Hrušek, Křenovic

VARIANTA D.5

- SZ oblast (Svitávka–Kuřim): optimalizovaná stopa D43 + čtyřpruhová I/43 Česká – MÚK Zlobice (zkapacitnění)+ dvoupruhová silnice v úseku MÚK Kuřim-sever – Lipůvka (úprava)
- SZ oblast (Kuřim–D1): bystrcká stopa D43 + severní obchvat Kuřimi (dále také „SOK“)
- JZ oblast: jižní tangenta (JT) + severní obchvat Rosic + obchvaty Tetčic a Neslovic + obchvaty Ořechova, Hajan a Želešic + obchvat Modřic
- JV oblast: přestavba MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její „severní“ propojení na II/430 a Ostravskou radiálu + přestavba MÚK Brno-

východ + nová MÚK Tvarožná s propojením na I/50 + obchvat Tuřan + silniční propojení D2–II/380 + obchvaty Hostěrádek-Rešova, Šaratic, Hrušek, Křenovic

VARIANTA D.6

SZ oblast (Svitávka–Kuřim): optimalizovaná stopa D43 + čtyřpruhová I/43 Česká – MÚK Zlobice (zkapacitnění) + dvoupruhová silnice v úseku MÚK Kuřim-sever – Lipůvka (úprava)

SZ oblast (Kuřim–D1): bítýšská stopa D43 vedená východně od Veverské Bítýšky včetně nové MÚK Ostrovačice + severní obchvat Kuřimi (SOK)

JZ oblast: jižní tangenta (JT) + severní obchvat Rosic + obchvaty Tetčic a Neslovic + obchvaty Ořechova, Hajan a Želešic + obchvat Modřic

JV oblast: přestavba MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její „severní“ propojení na II/430 a Ostravskou radiálu + přestavba MÚK Brno-východ + nová MÚK Tvarožná s propojením na I/50 + obchvat Tuřan + silniční propojení D2–II/380 + obchvaty Hostěrádek-Rešova, Šaratic, Hrušek, Křenovic

VARIANTA S.1

SZ oblast (Svitávka–Kuřim): německá stopa čtyřpruhové silnice I/43 + dvoupruhová silnice v úseku Česká–Lipůvka (úprava)

SZ oblast (Kuřim–D1): bystrcká stopa I/43 (čtyřpruhová silnice I. třídy v úseku MÚK Kuřim-západ – MÚK Troubsko) + jižní obchvat Kuřimi (JOK)

JZ oblast: jihozápadní tangenta (JZT) + jižní tangenta (JT) + severní obchvat Rosic + obchvaty Tetčic a Neslovic + obchvaty Ořechova, Hajan a Želešic + obchvat Modřic

JV oblast: přestavba MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její „severní“ propojení na II/430 a Ostravskou radiálu + přestavba MÚK Brno-východ + nová MÚK Tvarožná s propojením na I/50 + obchvat Tuřan + silniční propojení D2–II/380 + obchvaty Hostěrádek-Rešova, Šaratic, Hrušek, Křenovic

VARIANTA S.2

SZ oblast (Svitávka–Kuřim): německá stopa čtyřpruhové silnice I/43 + dvoupruhová silnice v úseku Česká–Lipůvka (úprava)

SZ oblast (Kuřim–D1): bítýšská stopa I/43 (dvoupruhová silnice I. třídy v úseku MÚK Čebín – nová MÚK Ostrovačice vedená východně od Veverské Bítýšky) + jižní obchvat Kuřimi (JOK) + dvoupruhová silnice v úseku MÚK Kuřim-jih – MÚK OBI (včetně obchvatu Kníniček) + čtyřpruhová kapacitní silnice v úseku MÚK Kohoutovice–MÚK Troubsko

JZ oblast: propojení dálnice D1 – silnice I/52 (MÚK Moravanská) + jižní tangenta (JT) + severní obchvat Rosic + obchvaty Tetčic a Neslovic + obchvaty Ořechova, Hajan a Želešic + obchvat Modřic

JV oblast: přestavba MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její „severní“ propojení na II/430 a Ostravskou radiálu + přestavba MÚK Brno-

východ + nová MÚK Tvarožná s propojením na I/50 + obchvat Tuřan + silniční propojení D2–II/380 + obchvaty Měnína, Telnice, Žatčan, Sokolnic a Újezdu u Brna + obchvaty Hostěrádek-Rešova, Šaratic, Hrušek a Křenovic

VARIANTA S.3

SZ oblast (Svitávka–Kuřim): německá stopa čtyřpruhové silnice I/43 + dvoupruhová silnice v úseku Česká–Lipůvka (úprava)

SZ oblast (Kuřim–D1): bystrcká i bítýšská stopa „43“ (čtyřpruhová silnice v úseku MÚK Čebín – MÚK Troubsko; dvoupruhová silnice v úseku MÚK Čebín – nová MÚK Ostrovačice vedená východně od Veverské Bítýšky) + jižní obchvat Kuřimi (JOK)

JZ oblast: jižní tangenta (JT) + severní obchvat Rosic + obchvaty Tetčic a Neslovic + obchvaty Ořechova, Hajan a Želešic + obchvat Modřic

JV oblast: přestavba MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její „jižní“ propojení na II/430 a Ostravskou radiálu + nová MÚK Rohlenka + obchvat Tuřan + silniční propojení D2–II/380 + obchvaty Hostěrádek-Rešova, Šaratic, Hrušek, Křenovic

VARIANTA S.4

SZ oblast (Svitávka–Kuřim): německá stopa čtyřpruhové silnice I/43 + dvoupruhová silnice v úseku Česká–Lipůvka (úprava)

SZ oblast (Kuřim–D1): bystrcká i bítýšská stopa „43“ (čtyřpruhová silnice v úseku MÚK Čebín – MÚK Troubsko; dvoupruhová silnice v úseku MÚK Čebín – nová MÚK Ostrovačice vedená východně od Veverské Bítýšky) + jižní obchvat Kuřimi (JOK)

JZ oblast: jižní tangenta (JT) + jihozápadní propojení D1–D2 dvoupruhovou silnicí v úseku nová MÚK Ostrovačice – MÚK Blučina + jižní obchvat Rosic a Zastávky + obchvat Želešic + obchvat Modřic

JV oblast: přestavba MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její „severní“ propojení na II/430 a Ostravskou radiálu + přestavba MÚK Brno-východ + nová MÚK Tvarožná s propojením na I/50 + obchvat Tuřan + silniční propojení D2–II/380 + obchvat Šlapanic + obchvaty Měnína, Telnice, Žatčan, Sokolnic a Újezdu u Brna + obchvaty Hostěrádek-Rešova, Šaratic, Hrušek a Křenovic

VARIANTA S.5

SZ oblast (Svitávka–Kuřim): optimalizovaná stopa čtyřpruhové silnice I/43 + dvoupruhová silnice v úseku Česká–Lipůvka (úprava)

SZ oblast (Kuřim–D1): bystrcká i bítýšská stopa „43“ (čtyřpruhová silnice v úseku MÚK Čebín – MÚK Troubsko; dvoupruhová silnice v úseku MÚK Čebín – nová MÚK Ostrovačice vedená západně od Veverské Bítýšky) + jižní obchvat Kuřimi (JOK)

JZ oblast:	jižní tangenta (JT) + jihozápadní propojení D1–D2 dvoupruhovou silnicí v úseku nová MÚK Ostrovačice – MÚK Blučina + jižní obchvat Rosic a Zastávky + obchvat Želešic + obchvat Modřic
JV oblast:	přestavba MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její „jižní“ propojení na II/430 a Ostravskou radiálu + nová MÚK Rohlenka + obchvat Tuřan + silniční propojení D2–II/380 a dále až po silnici II/417 v oblasti Kobylnice + obchvaty Měnína, Telnice, Žatčan, Sokolnic a Újezdu u Brna
Ostatní:	„východní“ obchvat Maloměřic a Obřan

VARIANTA S.6

SZ oblast (Svitávka–Kuřim):	optimalizovaná stopa čtyřpruhové silnice I/43 + čtyřpruhová silnice Česká – MÚK Zlobice (zkapacitnění) + dvoupruhová silnice v úseku MÚK Kuřim-sever – Lipůvka (úprava)
SZ oblast (Kuřim–D1):	bystrcká i bítýšská stopa „43“ (čtyřpruhová silnice v úseku MÚK Čebín – MÚK Troubsko; dvoupruhová silnice v úseku MÚK Čebín – nová MÚK Ostrovačice vedená východně od Veverské Bítýšky) + severní obchvat Kuřimi (SOK)
JZ oblast:	jižní tangenta (JT) + jihozápadní propojení D1–D2 dvoupruhovou silnicí v úseku nová MÚK Ostrovačice – MÚK Blučina + jižní obchvat Rosic a Zastávky + obchvat Želešic + obchvat Modřic
JV oblast:	přestavba MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její „jižní“ propojení na II/430 a Ostravskou radiálu + nová MÚK Rohlenka + obchvat Tuřan + silniční propojení D2–II/380 + obchvaty Měnína, Telnice, Sokolnic a Újezdu u Brna + obchvaty Hostěrádek-Rešova, Šaratic, Hrušek a Křenovic
Ostatní:	„západní“ obchvat Maloměřic a Obřan

VARIANTA S.8

SZ oblast (Svitávka–Kuřim):	německá stopa čtyřpruhové silnice I/43 + dvoupruhová silnice v úseku Česká–Lipůvka (úprava)
SZ oblast (Kuřim–D1):	bystrcká i bítýšská stopa „43“ (čtyřpruhová silnice v úseku MÚK Čebín – MÚK Troubsko; dvoupruhová silnice v úseku MÚK Čebín – nová MÚK Ostrovačice vedená východně od Veverské Bítýšky) + jižní obchvat Kuřimi (JOK)
JZ oblast:	jižní tangenta (JT) + jihozápadní propojení D1–D2 dvoupruhovou silnicí v úseku MÚK Ostrovačice – MÚK Blučina + jižní obchvat Rosic a Zastávky + severní obchvat Rosic + obchvat Želešic + obchvat Modřic
JV oblast:	přestavba MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její „jižní“ propojení na II/430 a Ostravskou radiálu + nová MÚK Rohlenka + obchvat Tuřan + silniční propojení D2–II/380 + jihovýchodní propojení D2–D1 dvoupruhovou silnicí v úseku MÚK Blučina – MÚK Rousínov (obchvaty Měnína, Žatčan, Újezda u Brna, Hostěrádek-Rešova, Šaratic, Hrušek, Křenovic a Slavkova u Brna)

VARIANTA S.9.3

- SZ oblast (Svitávka–Kuřim): německá stopa čtyřpruhové silnice I/43 + dvoupruhová silnice v úseku Česká–Lipůvka (úprava)
- SZ oblast (Kuřim–D1): jižní obchvat Kuřimi (JOK) + čtyřpruhová silnice MÚK Kohoutovice – MÚK Troubsko
- JZ oblast: jižní tangenta (JT) + obchvat Blučiny + obchvat Modřic
- JV oblast: přestavba MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její „severní“ propojení na II/430 a Ostravskou radiálu + přestavba MÚK Brno-východ + nová MÚK Tvarožná s propojením na I/50 + obchvat Tuřan + silniční propojení D2–II/380

VARIANTA S.9.4

- SZ oblast (Svitávka–Kuřim): optimalizovaná stopa čtyřpruhové silnice I/43 + čtyřpruhová silnice Česká – MÚK Zlobice (zkapacitnění) + dvoupruhová silnice v úseku MÚK Kuřim-sever – Lipůvka (úprava)
- SZ oblast (Kuřim–D1): severní obchvat Kuřimi (SOK) + čtyřpruhová silnice MÚK Kohoutovice – MÚK Troubsko
- JZ oblast: jižní tangenta (JT) + obchvat Blučiny + obchvat Modřic
- JV oblast: přestavba MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její „severní“ propojení na II/430 a Ostravskou radiálu + přestavba MÚK Brno-východ + nová MÚK Tvarožná s propojením na I/50 + obchvat Tuřan + silniční propojení D2–II/380

3. KROK – DOPRAVNÍ MODEL Y PROVĚŘOVANÝCH VARIANT

Pro všechny varianty byly zpracovány dopravní modely (modelové zatížení sítě vozidly) za použití dopravního modelu s intenzitami pro rok 2035. Pro potřebu modelování nebyly požity žádná dopravní omezení ani jiné odpory tak, aby nedošlo ke zvýhodnění některé z variant.

4. KROK – PŘÍSTUP K HODNOCENÍ A POROVNÁNÍ VARIANT

Celkové porovnání variant dálniční a silniční sítě vychází ze tří hlavních porovnání, která zastupují nejdůležitější obory prostorového plánování a dohromady vytvářejí ucelený obraz o vlivu variant na řešené území.

- **Porovnání variant z hlediska dopravně-urbanistického**

Dopravně-urbanistické porovnání má za cíl porovnat varianty dálniční a silniční sítě vzhledem k dopravní účinnosti, vlivu na urbanistické vazby, vlivu na sociodemografické parametry a vlivu na systém technické infrastruktury.

- **Porovnání variant z hlediska životního prostředí a lidského zdraví**

Hodnocení jsou provedena na základě potenciálních střetů hodnocených koridorů s vybranými parametry životního prostředí a na základě vlivů na zdraví obyvatel vycházejících z výsledků hlukové a rozptylové studie. Postup porovnání variant je dán Metodickým doporučením MŽP pro vyhodnocení vlivů na PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí. Tento postup byl použit při hodnocení variant v ZÚR JMK.

- **Porovnání variant z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie**

Hluková a rozptylová studie byla zpracována pro celé řešené území. Jejich výsledky jsou vztaženy k počtu obyvatel dotčeného území. Jsou sumarizovány počty lidí, u kterých dojde k nárůstu či poklesu ekvivalentních hladin akustického tlaku a nárůstu či poklesu imisní zátěže (vždy oproti nulovému stavu 2035).

Každé z těchto tří porovnání je zpracováno jiným způsobem, neboť hodnotí jiné jevy vyvolané dopravním řešením, vychází z jiných podkladů, předpisů či metodik. Z pohledu životního prostředí a z pohledu hlukové a rozptylové studie jsou varianty hodnoceny kvantitativním způsobem, zatímco z pohledu dopravně-urbanistického jsou hodnoceny kvalitativním způsobem. Dopravně-urbanistické hodnocení zahrnuje popis a interpretaci komplexnější a informačně méně uzavřené reality, než je tomu v případě hodnocení environmentálního. Užití kvalitativní metodologie je zde proto oprávněné a v rámci pragmatického rámce informačně užitečnější. Celkové hodnocení, tj. sloučení dopravně-geografického, zdravotního a environmentalistického hodnocení, je primárně kvalitativní (s především slovně formulovanými argumenty) – důvodem je logicky vzrůstající složitost popisované reality, a tedy i nižší pragmatická užitečnost výhradně kvantitativní informace.

5. KROK - VĚCNÉ POROVNÁNÍ VARIANT Z HLEDISKA DOPRAVNĚ-URBANISTICKÉHO

Hodnocení variant dálniční a silniční sítě z hlediska dopravně-urbanistického vychází zejména z obsahu a struktury vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území definovaných v Příloze č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb. a z ní vycházejícího Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Do hodnocení variant a jejich vzájemného porovnání byly zařazeny části obsahu Přílohy a Vyhodnocení, které se zaměřují zejména na hodnocení vlivů v oboru dopravního inženýrství, urbanismu, technické infrastruktury a sociodemografie. Ostatní relevantní vlivy, tj. vlivy na životní prostředí a lidské zdraví, jsou hodnoceny v samostatných částech.

Dopravně-inženýrské porovnání

Cílem dopravně-inženýrské porovnání bylo porovnání variant z hlediska dopravní účinnosti. Hodnoceno bylo přetížení či úbytek dopravních intenzit pro jednotlivé úseky komunikací nebo oblasti. Dopravní účinnost na určité území představuje stav, který umožní či neumožní další rozvoj území, zlepšení či zhoršení životního prostředí a podmínek života, umožní či neumožní potlačit tranzitní dopravu zastavěným územím sídel a tím posílit hodnoty veřejných prostor v jejich centrech. Výběrem varianty s nejlepší dopravní účinností je možno ovlivňovat toky dopravy v sídelní struktuře.

Dopravní intenzity představují chování dopravního proudu a jsou určujícím faktorem při hodnocení dopravní účinnosti variant. Čím vyšší je dopravní účinnost dané varianty v konkrétní lokalitě, tím je varianta výhodnější. Každá nová trasa by měla do území přinést více pozitiv než negativ. Nová komunikace s možností optimálního trasování či možných technických opatření „odčerpá“ dopravu z těch lokalit, kde nelze ochranná opatření realizovat, tedy především ze stávající zástavby.

Dopravně-inženýrské hodnocení variant bylo založeno na porovnání variant dálniční a silniční sítě ve srovnání s rokem 2035 (nulový stav) bez rozvoje dálniční a silniční sítě.

Řešené území bylo pro potřeby dopravního vyhodnocení rozčleněno na 11 oblastí. Jedná se o oblasti Kuřim, Severozápad, Bystřec, D1-západ, Rosice, Jihozápad, Jih, Jihovýchod, D1-východ, Slatina – Šlapanice – Tuřany a vnitřní město Brno. Při hodnocení byly sledovány dopady budoucí dopravní infrastruktury na dopravní vazby v uvnitř oblasti nebo vliv na dopravní vazby v ostatních oblastech.

Urbanistické porovnání

Byl hodnocen vliv variant na sídelní strukturu z hlediska:

- Posilování či oslabování radiální urbanistické struktury brněnské aglomerace.

Historicky utvořená sídelní struktura města Brna a jeho okolí je charakteristická funkční i prostorovou dominancí města Brna ve struktuře osídlení spočívající v koncentraci funkcí a v radiálním systému osídlení a vazeb přizpůsobených geomorfologii řešeného území, která prakticky nedává jinou možnost rozvoje. Čím více varianta odpovídá shora uvedenému historickému vývoji, respektive má větší potenciál podporovat a rozvíjet zavedený systém bez vnějších negativních zásahů do okolí, tím je vhodnější.

- Posilování či oslabování dostředných urbanistických vazeb na subcentra osídlení.

Byl hodnocen vliv variant na subregionální a mikroregionální centra, jejichž funkční a dopravní vazby lze zamýšlenou dálniční a silniční sítí potenciálně ovlivnit. Pozitivně bylo hodnoceno zlepšení funkčních a dopravních vazeb subcenter osídlení v rámci jejich spádového území.

- Posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí.

Vedení trasy dálnice či významné silnice má samo o sobě výrazný bariérový efekt, který může mít vliv na vazby sídel k jejich rekreačnímu zázemí. V Územní studii sídelní struktury Jihomoravského kraje byla vymezena území s vysokou hodnotou přírodního prostředí a rekreačním potenciálem. Tyto oblasti jsou charakterizovány jako nezastavěné části krajiny, která mají vazby na sousední sídla. Jsou to zejména výrazné zalesněné hřbety vystupující nad urbanizovanými nížinnými oblastmi.

Sociodemografické porovnání

Byl hodnocen vliv variant na procesy, které sociodemografickou situaci brněnské aglomerace budou s největší pravděpodobností ovlivňovat do stanoveného časového horizontu 2035. Jsou to:

- pokračující metropolizační procesy (procesy rezidenční a komerční suburbanizace);
- relativně stabilní rozložení pracovních příležitostí mezi Brnem a jeho zázemím;
- stabilní prostorové a hierarchické rozložení obslužných a pracovních center;
- významná spádovost za prací a službami do Brna a související vysoká denní mobilitou obyvatelstva;
- významná spádovost za rekreací a volnočasovým vyžitím do blízkého zázemí Brna.

Ve sledovaném časovém horizontu lze předpokládat prohloubení dostředivých radiálních vazeb různého charakteru z řešeného území do Brna, a to v souvislosti s různými typy metropolizačních procesů a stabilní koncentrací velkého množství pracovních míst a obslužných funkcí v Brně a jeho těsném zázemí. Lze očekávat poptávku po odklonění tranzitní (nadregionální) dopravy mimo město Brno, ale také poptávku po kvalitním spojení Brna se spádovým regionem. Trasování kapacitní silniční a dálniční sítě může dílčím způsobem ovlivnit průmět naznačených socioekonomických a demografických procesů do území. U nově vzniklých křížení může zvýšená dostupnost z většího počtu směrů posilovat vybraná místa k intenzivnějšímu rezidenčnímu, pracovnímu, obslužnému či rekreačnímu využití.

Porovnání z hlediska technické infrastruktury

Byly hodnoceny střety variant s trasami technické infrastruktury. Byl sledován počet křížení, přičemž technická náročnost každého křížení byla považována za srovnatelnou. Při současné technologické

úrovni stavitelství je křížení dopravní a technické infrastruktury řešitelný problém, který nemá výraznější vliv na porovnání variant.

Výsledky dopravně-urbanistického porovnání

Z hlediska dopravně-urbanistického porovnání byly doporučeny tyto varianty:

- **D.1** Varianta celkově vykazuje maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno. Pozitivně působí na oblasti města (vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim.
- **D.3** Varianta celkově i při absenci JZT vykazuje vysokou pozitivní dopravní účinnost na město Brno. Pozitivně působí na oblasti města (vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim. Obce Moravany a Ostopovice nejsou obklopeny komunikacemi nadmístního významu (stávající D1 a I/52 a navržená JZT).
- **S.1** Varianta celkově vykazuje maximálně pozitivní dopravní účinnost na město Brno. Pozitivně působí na oblasti města (vnitřní město Brno, Kníničky) i město Kuřim. Přináší pozitiva pro oblast Bystrce, zlepšuje lokální napojení území a vytváří podmínky pro usměrnění chování dopravního proudu.

Jako možné byly z tohoto hlediska vyhodnoceny varianty D.4, D.5 a S.2. Ostatní varianty nebyly z dopravně urbanistického hodnocení doporučeny.

6. KROK – VĚCNÉ POROVNÁNÍ VARIANT Z HLEDISKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A LIDSKÉHO ZDRAVÍ

Každá z navržených variant je tvořena skupinou dílčích koridorů a představuje samostatné koncepční řešení dálniční a silniční sítě v řešeném území. Jednotlivé dílčí koridory jsou v některých případech součástí více variant. Pro hodnocení vlivů na obyvatelstvo (vlivy hluku a emisí do ovzduší) je hodnocena kompletní dálniční a silniční síť v řešeném území, tedy navrhované dálniční a silniční koridory v příslušné variantě a důležité stávající dálnice a silnice. Z hlediska technického řešení jsou v hodnocení zohledněny úseky vedení dálnic a silnic v koridoru tunelem nebo mostem a mimoúrovňové křižovatky. Hodnocení jsou provedena na základě potenciálních střetů hodnocených koridorů s vybranými parametry životního prostředí. Základním zdrojem informací o řešeném území jsou údaje obsažené v ÚAP JMK.

Při hodnocení variant se postupovalo dle Metodického doporučení MŽP v následujících krocích:

- stanovení hodnocených parametrů a jejich váhové ohodnocení;
- určení velikosti vlivů;
- určení významnosti (rizika vzniku) vlivů;
- stanovení bodového hodnocení vlivů;
- stanovení celkového bodového hodnocení variant;
- stanovení variant nejvhodnějších z hlediska životního prostředí.

Porovnání variant je provedeno z hlediska 6 oblastí životního prostředí – A: obyvatelstvo (hluk a emise do ovzduší), B: příroda a krajina, C: povrchové a podzemní vody, D: zemědělská a lesní půda, E: horninové prostředí, F: kulturní a historické hodnoty v území. V těchto oblastech byla stanovena kritéria a parametry hodnocení včetně jejich váhového ohodnocení. Součet vah všech parametrů je 100.

Pro skupinu kritérií oblasti A byla velikost vlivu stanovena tak, že byl nejprve určen rozdíl mezi hodnotou parametru u dané varianty a hodnotou varianty pro nulový stav roku 2035 (tím byla získána informace o tom, do jaké míry daná varianta přispívá ke zlepšení stavu), následně bylo určeno rozpětí minimum – maximum a tento interval byl rozdělen na 3 shodné díly dle velikosti vlivu (malá – střední – velká). Pro porovnání variant z hlediska lidského zdraví se původně počítalo s hodnocením nadlimitních hodnot ukazatelů zdravotního rizika. Závěry však neprokázaly zásadní rozdíly, a proto byly výsledky hlukové a rozptylové studie přepočtené na jednotlivé obyvatele, tj. na absolutní hodnotu nárůstu či poklesu zatížení.

Pro skupiny kritérií oblastí B, C, D, E a F byla velikost vlivu stanovena na základě plochy parametru v ploše koridorů dané varianty. Z posuzovaných 15 variant se určila nejnižší a nejvyšší hodnota. Vymezený rozsah se rozdělil po třetinách a každé variantě byla přiřazena kategorie velikosti vlivu (malá – střední – velká).

Z hlediska určení významnosti rizika vzniku bylo ke každému parametru přistupováno individuálně podle charakteru střetu:

- hodnocení dílčích střetů – výsledné hodnocení parametru bylo provedeno na základě hodnocení jednotlivých dílčích střetů s využitím několika kritérií (např. zvláště chráněná území, územní systém ekologické stability);
- hodnocení celkového střetu – byl hodnocen celkový střet koridorů varianty s parametrem na základě procenta zasaženého území (např. záplavová území);
- paušální hodnocení – významnost byla stanovena paušálně (např. zemědělský půdní fond, území s archeologickými nálezy).

Výsledky porovnání z hlediska životního prostředí a lidského zdraví

Z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví se varianty liší poměrně málo. Žádná z variant nebyla vyhodnocena jako varianta zcela nerealizovatelná.

Jako varianty s menšími negativními vlivy na složky životního prostředí a lidského zdraví jsou hodnoceny varianty **S.9.4, D.5, S.9.3, D.3, D.1, D.6 a S.1**, které získaly max. 386 bodů (varianta S.1) a vykazují malé rozdíly (do 13 %) od varianty hodnocené nejlépe (342 bodů).

Ostatní varianty jsou na základě provedeného porovnání hodnoceny jako varianty s většími negativními vlivy na složky životního prostředí a lidské zdraví. Bodové navýšení je zde o 31 % (varianta D.4 – 447 bodů) až 84 % (varianta S.6 – 628 bodů) oproti nejlépe hodnocené variantě (S.9.4 – 342 bodů).

7. KROK – VĚCNÉ POROVNÁNÍ VARIANT Z HLEDISKA VÝLEDKŮ HLUKOVÉ A ROZPTYLOVÉ STUDIE

Hlukové posouzení

Cílem hlukové studie bylo co nejpresněji výpočtovým způsobem ověřit stávající vliv hlukové zátěže a vliv způsobený jednotlivými variantami záměru nové dopravní koncepce Jihomoravského kraje v řešeném území. Výpočtové hodnocení hlukové zátěže venkovního prostoru sledovaného území vychází z doporučených teoretických akustických vztahů pro šíření zvuku, na jejichž základech pracuje použitý výpočtový program Predictor-LimA 7510, verze 9.11. Jeho výpočtový algoritmus koresponduje s doporučenou metodikou NMPB-Routes-96 (Směrnice EP 2002/49/ES) pro silniční dopravu a normou ISO 9613-2 pro průmyslový hluk, zohledňuje klimatické podmínky, konfiguraci i vlastnosti povrchu

terénu a další možné ovlivňující podmínky. Výpočtově zjišťovaným hlukovým ukazatelem jsou hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku, které je možné získat jak pro denní (IPD), tak i noční dobu (IPN). Aplikace použitého programu garantuje přesnost vlastního výpočtu modelové situace při použití dané metodiky do rozdílu 0,2 dB. Smyslem akustické studie je odhad předpokládaného dopadu projektované situace, případně návrhu protihlukových opatření, s cílem získat informace o míře pravděpodobnosti, že po realizaci navrženého záměru nedojde k překročení hygienického limitu.

Do výpočtového modelu sledovaného území byly jako vstupní data zadávány intenzity dopravy silničních vozidel a maximální rychlosti daných úseků, stávající protihluková opatření v území, výškopis a stavební objekty. Výpočty pro vykreslení izofon byly zpracovány pro výšku +4,0 m.

Výsledky porovnání z hlediska výsledků hlukové studie

Ze všech výstupů hlukové studie vyplývá, že realizace jakékoliv hodnocené varianty povede ke výraznému zlepšení oproti nulovému stavu. Obecně pak platí, že z hlediska hlukové zátěže jsou silniční varianty lepší než dálniční. U silničních variant je počítáno mimo obce s rychlostí 90 km/h jak pro osobní, tak i nákladní vozidla, u dálničních variant pak s rychlostmi 130 km/h pro osobní vozidla a 100 km/h pro nákladní vozidla.

Z hlediska hlukové studie byly doporučeny varianty **S.4, S.1, D.3, D.2 a S.2**, které vykazují největší přínos.

Z hlediska hlukové studie byly jako možné hodnoceny varianty S.5, S.3, S.8, D.6, D.1 a S.6. Nejméně efektivní byly varianty S.9.3, S.9.4, D.4 a D.5. Realizace těchto variant by vedla k nejméně pozitivním výsledkům z hlediska hlukové zátěže. I když realizace těchto variant by byla lepší než zachovat silniční síť ve stávajícím stavu.

Po výslednou variantu bude potřeba znovu vyhodnotit její vliv s konkrétními navrženými technickými opatřeními pro snížení hlukové zátěže ve formě povrchových anebo podpovrchových technických opatření představujících jakoukoliv formu zastřešení úseků komunikací.

Posouzení kvality ovzduší (rozptylová studie)

Rozptylová studie uvádí popis a výsledky matematického modelování kvality ovzduší. Hodnotila imisní zatížení území formou výpočtu průměrných ročních koncentrací látek NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen a BaP a dále krátkodobých koncentrací látek NO₂, PM₁₀ a CO. Vyhodnocení imisní zátěže bylo provedeno v grafické, tabelární i textové formě. Pro hodnocení byly použity imisní limity uvedené v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb.

Součástí rozptylové studie je i zpracování emisní bilance jednotlivých skupin zdrojů znečišťování ovzduší tak, aby bylo možné určit jejich podíl na celkovém zatížení, a dále hodnocení stávajícího imisního zatížení řešeného území. Pro hodnocení stávajícího imisního zatížení byly použity údaje imisního monitoringu prováděného Českým hydrometeorologickým úřadem.

Výpočet krátkodobých i průměrných ročních koncentrací znečišťujících látek a doby překročení zvolených hraničních koncentrací byl proveden podle metodiky „SYMOS'97“ (Systém modelování stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší SYMOS'97 – aktualizace únor 2014), která byla vydána MŽP ČR v r. 1998. Metodika SYMOS'97 je určena pro výpočet imisních koncentrací znečišťujících látek šířících se z bodových, liniových a plošných zdrojů. Za liniové zdroje se přitom považují převážně komunikace s automobilovým provozem. Metoda umožňuje počítat krátkodobé i roční průměrné koncentrace znečišťujících látek v síti referenčních bodů, dále doby překročení zvolených hraničních koncentrací (např. imisních limitů a jejich násobků) za rok, podíly jednotlivých zdrojů nebo skupin

zdrojů na roční průměrné koncentraci v daném místě a maximální dosažitelné koncentrace a podmínky (třída stability ovzduší, směr a rychlost větru), za kterých se mohou vyskytovat. Metodika zahrnuje korekce na vertikální členitost terénu, počítá se stáčením a zvyšováním rychlosti větru s výškou a při výpočtu průměrných koncentrací a doby překročení hraničních koncentrací bere v úvahu rozložení četností směru a rychlosti větru.

Výsledky porovnání z hlediska výsledků rozptylové studie

Dominantními zdroji imisního zatížení u škodlivin, u kterých dochází k překračování imisního limitu, jsou dálkový transport a domácí topeniště. Automobilová doprava je významným zdrojem imisního zatížení látkami NO₂ a benzen. Je možno konstatovat, že realizací jakékoliv varianty dálniční a silniční sítě dojde k poklesu imisního zatížení z automobilové dopravy pro výrazně významnější počet obyvatel, než u jakého dojde k nárůstu imisní zátěže oproti stávajícímu stavu. To platí pro všechny varianty a všechny znečišťující látky.

Z hlediska rozptylové studie byly doporučeny varianty **D.2, D.3, D.5, S.2, D.1 a S.3**, které z hlediska imisní zátěže vykazují největší přínos.

Z hlediska rozptylové studie byly jako možné hodnoceny varianty S.9.4, S.1, S.9.3, D.6 a S.6. Nejméně efektivní byly varianty D.4, S.8, S.5, S.4. Realizace těchto variant by vedla k nejméně pozitivním výsledkům z hlediska imisní zátěže v celém řešeném území. I realizace těchto variant by však byla lepší než zachovat dálniční a silniční síť ve stávajícím stavu.

Pro výslednou variantu bude potřeba před její samotnou realizací provést zhodnocení návrhu kompenzačních opatření. Na základě výsledků rozptylové studie bylo doporučeno, aby případná realizace kompenzačních opatření byla zvážena i nad rámec zákonné povinnosti, a to zejména v místech, kde se nově vedené komunikace významně blíží obytné zástavbě.

Celkový závěry hlukové a rozptylové studie

Jakákoliv realizovaná varianta bude výrazným krokem dopředu oproti nulovému stavu k roku 2035. Pokud by měla být realizována některá z dálničních variant, tak z hlediska vlivu hluku a kvality ovzduší byla doporučena varianta D.2 nebo D.3. Zároveň bylo doporučeno z hlediska vlivu hluku a kvality ovzduší prosazovat některou ze silničních variant S.1, S.2 a S.3, které jsou variantami s významným ulehčením stávající imisní a hlukové zátěže.

8. KROK – ZÁVĚRY ÚZEMNÍ STUDIE

Z předešlých třech hodnocení a porovnání variant dálniční a silniční sítě vyplynuly tyto skutečnosti:

1. Všechny navržené varianty jsou lepší než nulový stav k roku 2035.

Řešení jakékoliv varianty má pozitivní důsledky na brněnskou aglomeraci oproti variantě bez návrhu nových komunikací; každá z návrhových variant nějakým způsobem pomáhá městu Brnu.

2. Tranzitní doprava je ve vztahu sever–jih minimální

Z výsledků je jednoznačné, že dominantním prvkem (mimo dálnici D1 a propojení D1 s D52 a D2) je vnitroaglomerační či zdrojová a cílová doprava. Ve vztahu sever–jih je nadmístní (nadregionální) tranzit – v porovnání dopravy v jednotlivých profilech – nepodstatný. Komunikace „43“ má s tzv. Hitlerovou dálnicí společnou pouze stopu. Původně zamýšlené „transteritoriální“ spojení mezi Vratislaví (tehdy Německo, dnes Polsko) a Vídní se dnes omezuje jen na úsek mezi severní a jižní částí brněnského metropolitního regionu a má aglomerační význam (nadregionální či mezinárodní

tranzit je v průjezdu zastoupen pouze 3,5 % vozidel). Mezinárodní význam má pouze dálnice D1 směrem do Prahy a směrem do Ostravy a také dálnice D52 a D2 z Brna do Vídně, respektive Bratislavy.

3. Dominantním faktorem je vedení komunikace „43“

Problematika řešení komunikace „43“ má na výsledky porovnání variant uspořádání dálniční a silniční sítě nejvýraznější vliv. Výsledkem studie je poznání, že z dopravně-urbanistického hlediska lze oblasti řešeného území rozdělit do dvou skupin, které mají rozdílný vliv na celkovou dopravní koncepci. Hledisko životního prostředí, vlivu hluku nebo imisního znečištění nemá na toto rozdělení vliv.

První skupinu tvoří oblasti s rozhodujícím vlivem na uspořádání dálniční a silniční sítě související s problematikou vedení komunikace „43“, s problematikou vedení jihozápadní tangenty (JZT) či velkého jižního obchvatu (VJO).

Druhá skupina zahrnuje oblasti, jejichž řešení nemá přímý vliv na skupinu první. Jedná se o oblasti kolem Rosic, Slatiny, Šlapanic, Tuřan, kolem východní části D1 atd. Navržená řešení v těchto oblastech lze přiřazovat k vybraným trasám první skupiny libovolně, bez ohledu na celkový vliv na dopravní účinnost sítě jako celku.

4. Segmenty území fungují nezávisle na sobě

Vzájemné ovlivnění segmentů řešeného území (severozápadního s komunikací „43“, jihozápadního s JZT, JT a VJO a jihovýchodního především s východní částí dálnice D1) je zanedbatelné, fungují víceméně nezávisle na sobě.

5. Silniční varianty „43“ jsou výhodnější než dálniční

Silniční varianty komunikace „43“ jsou příznivější než varianty dálniční, a to díky možnosti umístění většího množství křižovek v aglomeraci (lepší podmínky obsluhy území především v oblasti Kuřimi a Bystrce), díky nižší hlučnosti a prašnosti vycházející z nižší rychlosti vozidel, díky lepším možnostem technického řešení (méně náročná legislativa) apod.

Řešené území je na základě vlivů návrhu dálniční a silniční sítě na stávající dopravní vazby rozčleněno na oblasti. Vzhledem k tomu, že se jedná o provozní a funkční vazby, nemají hlediska životního prostředí a vlivu hluku a imisního znečištění na toto rozdělení vliv.

1. Oblast Kuřim

- Maximální účinnost na městský systém (stávající a rozvojový) má **jižní obchvat Kuřimi**. Maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po silnici II/385 přes centrální oblast Kuřimi vykazuje jižní obchvat města Kuřimi, a to v konečné podobě či již v I. etapě výstavby v dané lokalitě, i bez vnitřních opatření. Tunelový úsek jižního obchvatu musí být řešen tak, aby ochránil lokalitu ulic Dlouhá a Tleskačova od negativních vlivů z dopravy.
- Při realizaci **severního obchvatu města Kuřimi** je účinnost nižší a bylo by nutno realizovat dodatečná opatření ve městě proti tranzitující dopravě městem, což by omezovalo místní dopravu. Severní obchvat nepřináší kýžený efekt a stále zatěžuje území Kuřim-Podlesí vysokou intenzitou dopravy (severní obchvat města Kuřimi vykazuje shodné parametry pouze v případě, kdy nová „43“ není propojena se stávající silnicí I/43). Problematickým místem je

rovněž severní okraj Kuřimi, kde dochází k potenciální bariéře mezi severní částí města a jeho rekreačním zázemím na úpatí Zlobice.

- Obecně lze říci, že trasování nové „43“ severně a jižně od Kuřimi nemá rozhodující vliv na chování dopravního proudu. **Rozhodující je poloha a propojení obchvatu** – severní či jižní. Obě varianty obchvatu lze na prověřované stopy „43“ napojit s tím, že některé kombinace jsou dopravně možné, ale vzhledem ke sledovaným urbanistickým vazbám problematické. Kritické je vedení tzv. optimalizované stopy severního úseku „43“ a jižního obchvatu Kuřimi, protože město uzavírá mezi dvě komunikace nadřazeného systému.
- Kapacitní **komunikace „43“ kolem Kuřimi má vždy čtyřpruhové uspořádání**, a to bez ohledu na silniční či dálniční kategorii. Kategorie silniční umožňuje vždy lepší řešení a umístění jednotlivých mimoúrovňových křižovatek (MÚK).

2. Oblast severozápad

Úsek Kuřim – severní hranice JMK

- Vliv trasování a kategorie (silniční nebo dálniční) nové „43“ nemá vliv na intenzity dopravy – **německá i optimalizovaná stopa „43“ navyšuje intenzity dopravy shodně**, a to o cca 3 tis. vozidel oproti stavu bez realizace jakékoliv z prověřovaných kombinací. To je dáno zvýšenou atraktivitou tahu a tento úbytek je znatelný na dálnici D1 od Olomouce. Vždy se jedná o čtyřpruhové uspořádání. Kategorie silniční umožňuje vždy optimální řešení a umístění jednotlivých MÚK. Z hlediska sledovaných radiálních urbanistických vazeb jsou rovněž obě stopy porovnatelné. **Pro obě stopy je zpracováno posouzení EIA s kladným závěrem.**
- Rozhodující pro výběr trasy je řešení oblasti Kuřimi

Úsek Kuřim–D1

- Rozhodující úsek pro chování dopravního proudu v aglomeraci. **Nejméně příznivé je řešení bez jakékoliv nové stopy „43“.** Vliv trasování a kategorie má velký vliv na chování dopravního proudu.
- **Bítýšská stopa je méně atraktivní**, zčásti na sebe stahuje stávající dopravu v území a částečně pak tranzit aglomerací. Tato část intenzit je však vzhledem k přetížení dálnice D1 nízká – cca 3–4 tis. voz./den. Navíc dané řešení vyžaduje celkovou změnu napojení území – novou MÚK Ostrovačice a zrušení dvou stávajících sousedních křižovatek (bez ohledu na kategorii je nutná finančně a územně velmi náročná úprava MÚK Ostrovačice silnice I/23). Bítýšská stopa sice vykazuje určité pozitivní přínosy na městský i aglomerační systém, avšak poměrně nižší intenzity směřují pouze k dvoupruhovému uspořádání (byť s MÚK).
- **Bystrcká stopa vykazuje vysokou dopravní účinnost**, shodnou pro silniční i dálniční charakter komunikace. Komunikace vykazuje (bez ohledu na dálniční či silniční kategorii) nejpříznivější účinky na celý systém, zejména na lokalitu Kníniček a Jinačovic, napojení Bystrce na dálnici D1, ale i příznivé rozložení zdrojů a cílů ve městě Brně (VMO). Kritické pro město Brno, včetně Kníniček, je řešení bez jakékoliv nové „43“.
- **Systém s oběma novými trasami „43“ není z dopravního hlediska opodstatněný.** Bítýšskou stopu lze brát vzhledem k vzdálenosti od Brna jako rezervu v případě problémů na síti.

- Z kategorií komunikací **lépe vychází varianta silniční než dálniční**, a to zejména vzhledem k možnostem lepšího napojení okolního území a lepšího umístění a tvaru mimoúrovňových křižovatek (MÚK).

Lokalita Kníničky a Jinačovice

- **Maximální účinnost pro celou centrální (maximálně urbanizovanou) část vykazují varianty s bystrckou stopou „43“.** Chování dopravního proudu v Jinačovicích a Kníničkách je dáno realizací a polohou nové „43“. Pokud dojde k jakékoliv realizaci nové „43“ v bystrcké stopě, budou Jinačovice a Kníničky velmi pozitivně dotčeny – dojde k úbytku tranzitující dopravy z 8–14 tis. voz./den na 1–8 tis. voz./den. Ostatní varianty (s bítýšskou stopou nebo vůbec bez komunikace „43“) zachovávají intenzivní dopravu čistě tranzitního charakteru na průtahu městskou částí Kníničky (více než např. současný úsek silnice III/3844 v Bystrci – Stará dálnice). V případě bítýšské stopy dojde pouze k mírnému ponížení o cca 2 tis. voz./den, nebo intenzita zůstane na úrovni bez realizace jakékoliv stopy.
- Samostatnou variantou je nahrazení nové „43“ v bystrcké stopě **obchvaty Jinačovic a Kníniček**. Tranzitní komunikace vedoucí ze severu směrem na Přehradní radiálu (silnice II/384) je převedena mimo zastavěná území obou sídel a plní ochrannou funkci. Tato trasa je však problematická z pohledu okolních městských částí, zejména Komína.
- **Z hlediska rozkladu intenzit je pro Kníničky (i vnitřní město Brno) nejpriznivější jakákoliv komunikace v bystrcké stopě.** Bystrcká stopa odlehčuje centrálním oblastem Jinačovic a Kníniček od stávajících intenzit na průtazích a vykazuje pozitiva jak na radiálních směrech, tak i na VMO. To má příznivý dopad do místní sítě města Brna. Nejméně příznivá je varianta bez realizace jakékoliv stopy nové „43“.

MÚK Troubsko a MÚK Ostrovačice

- Obě dvě prověřované trasy „43“, popř. samostatné napojení Bystrce na dálnici D1, mění dosavadní charakter napojení severozápadní části řešeného území na dálnici D1. **Nová komunikace „43“ od Bystrce bude v prostoru Bosonoh vedena v překryté podobě pod zachovanou niveletou dálnice D1**, včetně ramp nové MÚK Troubsko. MÚK Troubsko bude propojená s MÚK Brno-západ kolektory či zkapacitněním. V případě MÚK Ostrovačice s připojením bítýšské stopy dojde k realizaci nové MÚK, která nahradí dvě stávající křižovatky Ostrovačice a Kývalka. Další MÚK zůstanou zachovány (pouze MÚK Kývalka bude upravena tak, aby nekolidovala rampa křižovatky s ukončením stoupacího pruhu od Brna).

3. Oblast Bystrc

- Intenzity dopravy v centrální části Bystrce se vážou na polohu nové „43“. Pokud v Bystrci nebude komunikace vedena vůbec či bude vedena mimo Bystrc, z koncepčního hlediska bude zachován stávající stav. Pokud povede trasa přes Bystrc, pak dojde k přetížení v oblasti Staré dálnice z 10–14 tis. na 13–22 tis. voz./den (dle profilu), a to v závislosti na kategorii komunikace (dálniční versus silniční). Dále pak dochází k podstatné změně v rozdělení dopravního proudu, což se velmi pozitivně projevuje v centrální urbanizované oblasti ulice Odbojářské oproti stavu „beze změn“ v Bystrci.
- **Nové varianty „43“ vedené přes Bystrc vykazují díky překrytí komunikace potenciálně pozitivnější vlivy na urbanistické vazby mezi „starou“ Bystrcí a rekreační oblastí Brněnské přehrady než ponechání stávajícího stavu (čtyřpruh Staré dálnice).**

- Důležitým momentem jsou **intenzity dopravy**, kdy hodnota 25 tis. voz./den představuje hodnotu na velké většině sběrných komunikací ve městě Brně v úzkém uličním prostoru, kde převážně nelze žádná protihluková opatření realizovat.
- Z hlediska variant kategorií případné bystrcké stopy je nutno brát v úvahu, že v případě dálniční kategorie se předpokládá výrazná změna v komunikačním systému Bystrce. Dálniční kategorie „43“ je vedena pod zemí a mění charakter místní silniční i veřejné hromadné dopravy. Rovněž omezuje způsoby připojení území. Silniční kategorie předpokládá zachování současného místního dopravního systému a **v inkriminovaných místech „43“ realizaci potřebných technických opatření (tunel apod.)**, což pro dané intenzity dopravy a vzdálenost objektů není zásadní překážkou (prostor pro tzv. bystrckou stopu „43“ má dostatečné šířkové parametry pro vedení komunikace dálniční či silniční kategorie; nejedná se o „uliční prostor“ centrálního charakteru uvnitř města). Obdobně bude při řešení silniční varianty v Bystrci zajištěno plnohodnotné propojení s rekreační oblastí Brněnské přehrady.
- Velmi důležitým aspektem pro řešení oblasti Bystrce je její **napojení na dálnici D1 prostřednictvím zakryté MÚK Troubsko** (i jako samostatného úseku). Toto propojení je velmi pozitivní pro celé dotčené území Bystrce, Kohoutovic, Komína, Žabovřeska, Veselky, Bosonoh a Kamenného vrchu.
- Vliv polohy a fakt, zda bude nová „43“ **realizovaná či ne, nemá vliv na zatížení tzv. Přehradní radiály**. Intenzity dopravy jsou vždy přibližně shodné. Je to dáno vlivem chování dopravy v Bystrci a nové „43“ na okolí. O co nová „43“ zvyšuje intenzitu dopravy na Přehradní radiále, o to na ní klesá intenzita dopravy vlivem spojení Bystrce s dálnicí D1. Mírné snížení o cca 3–4 tis. voz./den přináší radiále varianta bez bystrcké stopy nové „43“, ale s propojením silnice III/3844 (staré dálnice respektive Bystrce) a dálnice D1.

4. Oblast D1-západ

- Intenzity dopravy jsou v této lokalitě ve všech variantách shodné. Komunikace „43“ nemá vliv na intenzity dopravy na hranicích aglomerace. Což platí na všech vstupujících komunikacích mimo D1-východ. To hovoří jasně o faktu, že navržená dálniční a silniční síť, a především tedy „43“, je komunikace aglomeračního formátu, ne tranzitní dálková trasa.
- **Komunikace „43“ a jihozápadní tangenta (JZT)** mají vliv na intenzity dopravy, stejně tak jako JT a VMO. Bítýšská stopa přitěžuje dálnici D1 minimálně 3–4 tis. voz./den, a to ještě ve spojení s řešením silnice I/23. Bystrcká stopa přitěžuje úsek dálnice D1 mezi MÚK Troubsko a MÚK Brno-západ o 5–16 tis. voz./den při variantách bez JZT. Při variantách s JZT naopak dochází k úbytku o cca 9 tis. vozidel na stejném profilu. Další úsek D1 je ponížen podstatně více, a to vlivem JZT a VMO na jihu Brna. Úbytek je 4 (bez JZT) až 28 (s JZT) tis. voz./den.

5. Oblast Rosice

- Z hodnocených možností (bez obchvatu, severní nebo jižní obchvat území) lze jednoznačně konstatovat, že **jedině jižní obchvat Zastávky a Rosic** vyhovuje pojetí obchvatu silnice I. třídy. Tento obchvat řeší oba celky (Rosice i Zastávku) a zároveň napomáhá řešení silnice II/394 od Tetčic, tzn. spojení investic a technického řešení s vysokou dopravní účinností. Severní obchvat řeší pouze dílčí část území a je zde riziko budoucí urbanizace území (tj. znovuobestavěné silnice I. třídy). Navíc severní obchvat neřeší a v budoucnu již reálně neumožňuje obchvat Zastávky,

který by vzhledem k předpokládaným intenzitám dopravy v Zastávce (až 16 tis. voz./den) byl potřebný. Přínos do celého území je u jižního obchvatu nesporně vyšší, i když uvnitř Rosic zůstává o něco vyšší dopravní intenzita než u severního obchvatu, a to vlivem přerozdělení místní dopravy.

- Řešení silnice II/394 formou **obchvatů Neslovic a Tetčic** lze řešit samostatně, s vysokou účinností pro obě lokality, optimálně však koordinovaně s jižním obchvatem Rosic a Zastávky.

6. Oblast jihozápad

- Jihozápadní tangenta (JZT) v podobě propojení MÚK Troubsko (D1) a JT (D52) rozkládá z dopravního hlediska pozitivním způsobem dopravní intenzity v jihozápadní části aglomerace a města Brna. Nicméně **z kapacitního hlediska není JZT nezbytně nutná**, neboť propojení D1–D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty (JT) dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.
- **Velký jižní obchvat (VJO) není potřebný.** VJO je řešen jako oddálená poloha JZT ve spojení s bítýšskou stopou komunikace „43“. Ani tato Územní studie, ani Studie propojení D43 (I/43) z MÚK Ostrovačice na D1 s D52 v prostoru Ledce–Rajhrad nepotvrdily reálnost a potřebnost sledování stopy VJO v návrhu koncepce dopravy v území. Navíc terén lokality je velmi náročný a vyžadoval by jednak velké zásahy do území, jednak vysoké stavební náklady – což je vzhledem k intenzitám dopravy nereálné. Podstatné jsou však zásahy do území včetně překonání složitého terénu v okolí Bobravy a průchody kolem jednotlivých obcí či nezbytné tunelové úseky. Intenzity zatížení hovoří o zatížení 5–10 tis. voz./den, což jsou na délku a náročnost stavby a dotčené území včetně tunelového úseku velmi nízké hodnoty. Intenzita je dána jednak navýšením vztahů od bítýšské stopy nové „43“, ale výrazně pak stahováním lokální dopravy ze současných koridorů. Trasa nesbírá nadmístní tranzit sever–jih, což je patrné např. v porovnání variant S.3 a S.5, kde je zatížení bítýšské stopy nové „43“ v obou případech stejné (8 tis. voz./den). V rámci samostatného modelového prověření trasy velkého jižního obchvatu (Studie propojení D43 [I/43] z MÚK Ostrovačice na D1 s D52 v prostoru Ledce–Rajhrad) v dálniční kategorii komunikace (tedy s maximální preferencí) dosáhly intenzity dopravy max. 12 tis. voz./den (tedy navýšení oproti silniční variantě o 3 tis. voz./den), což rovněž nehovoří o potenciálně nadmístním významu dané komunikace. Propojení silnicí krajské kategorie mezi D1 (MÚK Troubsko) a silnicí I/52 vykazuje velmi malou dopravní účinnost a nemá výrazné pozitivní účinky (vzhledem k zásahu do území a investičním nárokům). De facto sbírá pouze lokální část dopravy. Trasu je možno sledovat maximálně jako územní rezervu.
- V případě nerealizace jihozápadní tangenty (JZT) a velkého jižního obchvatu (VJO) dojde vlivem jižní tangenty (JT), ale i velkého městského okruhu (VMO), k ponížení intenzit na stávající silnici I/52 a „městském úseku D1“, což přinese očekávané pozitivní dopady i do místní sítě. **Území je schopno fungovat i bez realizace propojení dálnic D1–D52** (tj. bez JZT).
- **Samostatnými trasami jsou pak lokální obchvaty Želešic a Ořechova** na silnici II/152 bez koncepčních dopadů na navrhovanou dálniční a silniční síť.

7. Oblast jih

- **Jižní tangenta (JT)** je zanesena jako invariantní prvek u všech variant. Má velmi dobrou dopravní účinnost – bez JZT 14 tis. voz./den a s JZT až 32 tis. voz./den s odrazem na zatížení dálnice D1. Vlivem JT dochází k zatížení dálnice D2 v úseku MÚK Chrlice II po MÚK Brno-jih. Zkapacitněním tohoto úseku D2 (pravděpodobně kolektorovým řešením vlivem urbanizace okolního území) nedojde k významnému vlivu na hlukové a rozptylové podmínky v území.
- Ve většině variant se jedná o lokální záležitosti jednotlivých sídel bez vlivu na rozdělení dopravy v aglomeraci (shodné vstupy a výstupy z území). Výjimku tvoří **obchvat Modřic**, který ve spojení s MÚK Moravanská tvoří ucelenější propojení s pozitivním dopadem na okolní síť v podobě zklidnění dopravy při průjezdu obcemi Modřice, Horní Heršpice a Přízřenice.
- Řešení úprav na silnicích nižší kategorie (**obchvat Blučiny a Židlochovic**) má lokální význam, který je důležitý pro místní urbanizaci, neřeší ale koncepční vztahy v aglomeraci.

8. Oblast jihovýchod

- Řešení oblasti je zúženo pouze na **řešení lokálních vazeb v území**. Jedná se především o obchvaty obcí na silnicích II. tříd, které zvláště na tahu silnice II/416 mohou v celku působit jako tahová záležitost. Realizačně ale mohou být připravovány separátně.
- **Další pokračování jižní tangenty (JT) východním směrem již koncepčně nepřináší skoro žádný význam**. Zatížení zůstává shodné se stavem bez realizace jakékoliv prověřované varianty dálniční a silniční sítě. Pouze v případě dalšího propojení až na silnici II/417 je zatížení vyšší a dává opodstatnění výrazněji měnit stávající stav.
- **Vliv pokračování velkého jižního obchvatu (VJO) směrem na východ je z aglomeračního pohledu velmi malý**. Dá se říci, že samostatné obchvaty obcí plní stejnou úlohu jako plynulá tahová trasa v celé délce (D1 – silnice I/23 – D52 – D2 – silnice I/50 – D1). Jedná se tedy spíše o řešení lokálních problémů jednotlivých sídel, která se ve výsledku mohou spojit v jeden tahový celek.

9. Oblast D1-východ

- Z navržených řešení se jeví jako optimální varianta (a to jak z dopravně-inženýrského, tak stavebního hlediska) **zachování stávajících MÚK Brno-východ a MÚK Holubice** (s možnými lokálními úpravami v detailním řešení) a **doplnění nové, všesměrné křižovatky MÚK Rohlenka**. Ta je umístěna za křížením D1 a silnice II/430, a kromě toho, že kvalitně napojí území na dálnici, dokáže rovněž obsloužit stávající ČSPH – „německý typ“ (napojení není přímo z dálnice, ale zprostředkovaně přes MÚK).
- Řešení by mělo být, tak jak je navrženo v S.10, systémově doplněno o **propojení silnic I/50 – II/430 – MÚK Černovická terasa** – jako doprovodné sítě.

10. Oblast Slatina, Šlapanice, Tuřany

- Žádné z navržených řešení nepočítá s dosud připravovaným **obchvatem Slatiny**, který je dle prověření detailnější dokumentací značně náročný na realizaci. Nové řešení (byť různě modifikované) předpokládá propojení silnice I/50 se silnicí II/380 podél dálnice D1. Toto propojení vykazuje na místní síť celkem vysokou dopravní účinnost 5–10 tis. voz./den s tím, že

dopady na Slatinu, a tím i dostředný pohyb do města, jsou velmi příznivé. Na ulici Šlapanické dochází ke snížení dopravního zatížení z 10 tis. na 1–2 tis. voz./den, na ulici Evropské/Řípské z 22 tis. na 4–5 tis. voz./den, respektive z 18 tis. na 10 tis. voz./den, na silnici II/430 (na vstupu do města Brna) ze 14 tis. na 7–10 tis. voz./den, což jsou velmi příznivé hodnoty. Navíc není zasahováno do stávajících či připravovaných křižovatek na dálnici D1. Nové propojení podél dálnice D1 je v jeho severní části výhodnější realizovat na straně Slatiny, v jeho jižní části na straně Šlapanic.

- Stejný vliv má i **obchvat Tuřan** na silnici II/380, který má velmi vysokou dopravní účinnost nejen na Tuřany (pokles z 18 na 6 tis. voz./den), ale i na radiální pohyby do města Brna (pokles ze 14 na 10 tis. voz./den). Samotný obchvat je velmi zatížen (18–20 tis. voz./den) a je spojen s realizací nového mostu přes dálnici D1 (mimo MÚK Černovická terasa).
- Mimo uvedené řešení doprovodné sítě podél D1 (v různých polohách) byl hodnocen i **obchvat Šlapanic**. Ten však nevykazuje hodnoty, které by měly mít vliv na koncepci dopravy či aglomerační vazby.

11. Oblast vnitřní město Brno

- Vliv nadřazené dálniční a silniční sítě na západě či jihozápadě má značný vliv na rozložení radiálních intenzit v území. Z výsledků je jednoznačné, že **dominantním prvkem (mimo dálnici D1 a propojení D1 s D52 a D2) je vnitroaglomerační či zdrojová a cílová doprava**. Ve vztahu sever–jih je nadmístní (nadregionální) tranzit – v porovnání s celkovou velikostí dopravy v jednotlivých profilech – nepodstatný. Z tohoto důvodu je kladen velký důraz právě na chování dopravy na radiálách. Navržená řešení – mimo varianty bez kompletace nadřazené dálniční a silniční sítě či variant S.9.3 a S.9.4 (které se ve vztahu k Brnu nechovají jako plnohodnotné varianty) – vykazují v jednotlivých variantách buď zachování intenzit, nebo jejich snížení. Z hlediska maximální účinnosti je pro radiální vztahy optimálním řešením vedení nové „43“ v bystrcké stopě a realizace JZT. Příznivé jsou i varianty s vedením nové „43“ v bystrcké stopě bez JZT (tedy pouze s JT). Neúčinné, resp. bez výrazných přínosů na radiální směry ze severu, jsou varianty s bítýšskou stopou nové „43“. Řešení se dvěma stopami „43“ (zároveň ve stopě bítýšské i bystrcké) se chovají shodně jako varianty pouze s bystrckou stopou. Kritické řešení obsahují varianty bez nové „43“ či varianty s optimalizovanou stopou nové „43“ se severním obchvatem města Kuřimi napojené do stávající stopy silnice I/43 a s bítýšskou stopou nové „43“. Některé varianty snižují stávající radiální vazby velmi razantně. Vlivem nové „43“, JZT a JT, VMO a Bratislavské radiály (ale i vlivem nadřazené sítě mimo řešené, např. dálnice D35 a D55) **dochází k mnohatisícovým snížením intenzit dopravy na Svitavské radiále I/43 (z 65 tis. na 53–56 tis. voz./den v případě variant, které obsahují bystrckou stopu „43“)**, na silnici I/52 (z 60 tis. na 37–46 tis. voz./den), na ulici Hněvkovského (ze 40 tis. na 18 tis. voz./den) nebo na silnici I/23 (z 38 tis. na 24 tis. voz./den). Také na krajské silniční síti jsou patrné značné rozdíly, které byly popsány výše (Kníničky, Slatina, Tuřany, Bosonohy).
- **Navržené varianty mají značný vliv na chování dopravy na radiálách, a tím i na velkém městském okruhu (VMO)**. Ten je „klíčem“ k řešení dopravy uvnitř něj – tedy v centrální oblasti města Brna. Na intenzitě dopravy VMO závisí možnost reálně chránit vnitřní město před tranzitující aglomerační nebo nadlokální dopravou. **Obecně platná hranice intenzity dopravy pro navržené čtyřpruhové uspořádání VMO je 60 tis. voz./den**. Nižší intenzita umožňuje víceméně konzistentní dopravu – bez velkého rizika tvorby dopravních kongescí. Intenzita nad

touto hranicí toto riziko zvyšuje, což má za následek snížení „atraktivity“ VMO a následný přesun intenzit na místní síť. Takovým jasným příkladem je současná problematika části VMO – Žabovřeská, kdy kongesce dopravy „vyhání“ dopravu do okolních koncepčně zklidněných lokalit a komunikací. Dopad na životní prostředí okolí těchto komunikací je pak velmi negativní. Varianty se od sebe liší především v dopadu na západní část VMO, na což má jednoznačný vliv poloha nové „43“. Stejně jako u radiál, tak i na VMO má bystrcká poloha nejpříznivější dopad s intenzitou cca 55 tis. (stav 2035 bez dálniční a silniční sítě vykazuje 64 tis. voz./den). Bítýšská stopa pak způsobuje na VMO zatížení blížící se k hodnotě 60 tis. voz./den.

- **Na možnost potlačení tranzitující aglomerační nebo nadlokální dopravy přes centrální oblast města Brna má vliv „průjezdnost VMO“.** V případě intenzit pod 60 tis. voz./den (čím méně, tím lépe) je možné přijímat opatření uvnitř VMO (např. různé formy zklidnění dopravy), která tento tranzit budou eliminovat, resp. snižovat – doprava bude preferovat cestu po VMO a radiálách. Opět nejpříznivěji se chovají varianty s bystrckou stopou „43“. Varianty s hodnotami k 60 tis. voz./den jsou na hraně reálnosti možných opatření eliminujících tranzitní aglomerační nebo nadlokální dopravu uvnitř VMO.
- **Přeložka silnice II/374 (Maloměřice a Obřany)** je v Územní studii hodnocena ve dvou dříve studovaných stopách, a to ve variantě S.5 (východní stopa přeložky), která vychází z budoucí MÚK Karlova, a ve variantě S.6 (západní stopa přeložky), která vychází z budoucí MÚK Rokytova. Obě varianty prokázaly poměrně dobrou dopravní účinnost. Stávající silnice II/374 má malé procento tranzitu vzhledem k městu Brnu (většina dopravy vzhledem k městu Brnu je zdrojová a cílová). Lze konstatovat, že ani jedna stopa nemá vliv na nadřazenou dálniční a silniční síť v řešeném území. Z vyhodnocení je patrné, že dopravně účinnější je východní stopa ve variantě S.5. Je nutné zdůraznit, že samotné technické řešení vzhledem ke značným výškovým převýšením předpokládá vysoké finanční nároky, které je nutno poměřovat s přínosem samotné komunikace.

9. KROK – OPTIMALIZACE VÝSLEDKŮ HODNOCENÍ A CELKOVÉ VÝSLEDKY ÚS

S ohledem na výsledky jednotlivých hodnocení a porovnání variant v rámci ÚS bylo konstatováno, že žádná z variant neobsahuje současně všechny potenciálně ideální úseky prověřovaných komunikací a že silniční varianty „43“ se z hlediska hluku, rozptylu a obsluhy území jeví jako vhodnější. Proto byla jako výsledek porovnání zpracována další silniční varianta, která obsahuje kombinaci nejvýhodnějších prvků z jednotlivých oblastí. Její složení vychází ze stop nejlépe hodnocených variant D.3 a S.1, přičemž jsou nahrazena některá dílčí řešení nadřazené silniční sítě vhodnějšími.

Byla tak vytvořena varianta **S.10**, která vznikla na základě poučení vyplývajícího z provedeného hodnocení. Varianta S.10 se vyznačuje dobrou dopravní účinností nadřazené i lokální komunikační sítě, zajišťuje dobrou obsluhu území podél komunikace „43“ (Kuřim, Bystrc) a zahrnuje řešení maxima lokálních dopravních problémů v území (dílčí obchvaty obcí). Přitom si zachová dobré výsledky hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí i z pohledu hlukové a rozptylové studie.

Varianta S.10 se konkrétně skládá z komunikace „43“ vedené tzv. německou stopou (vzhledem k lepšímu návaznostem na jižní obchvat Kuřimi) a dále pak bystrckou stopou až na novou MÚK na dálnici D1 u Troubska. Stávající Svitavská radiála je napojena na „43“ jižním obchvatem Kuřimi s tunelem pod Kuřimskou horou. V oblasti Rosic je navržen tzv. jižní obchvat (který ochrání i Zastávku) a obchvaty

Tetčic a Neslovic. Na dálnici D1 je navržena dostavba MÚK Černovická terasa včetně přeložky silnice II/380 (obchvat Tuřan) s napojením přes dálnici D1 směrem na velký městský okruh (VMO). Rovněž je navrženo propojení tzv. Ostravské radiály a silnice I/50 s MÚK Černovická terasa. Nová komunikace je vedena severozápadně (na straně Slatiny) od D1 po silnici III/15286 (napojení od Šlapanic) a dále jihovýchodně od D1 až po MÚK Černovická terasa. Ve východní části dálnice D1 je navržena nová MÚK Rohlenka a bez zásahu zůstávají MÚK Brno-východ a MÚK Holubice. Na silnici I/52 je navržena nová MÚK Moravanská s návazností na obchvat Modřic. Varianta obsahuje návrh těchto obchvatů lokálního významu – na silnici II/152 (obchvaty Želešic, Hajan a Ořechova), na silnici II/416 (obchvat Židlochovic a Blučiny – propojení dálnic D52 a D2) a na silnici II/416 (obchvaty Měnína, Telnice, Sokolnic, Újezdu u Brna, Hostěrádek-Rešova, Šaratic, Hrušek a Křenovic). Jako součást brněnské vnitroměstské dopravy bez vlivu na celkovou koncepci dálniční a silniční sítě jsou navrženy tyto komunikace – propojení od obchvatu Modřic severním směrem k ulici Kšírově a obchvat Maloměřic a Obřan (zařazeno je jeho východní trasování).

Z hlediska dopravně-urbanistického byly ÚS doporučeny varianty **D.1, D.3, S.1 a S.10** bez stanovení pořadí, které jsou dopravně nejúčinnější a urbanisticky nejprínosnější.

Z hlediska životního prostředí byly ÚS doporučeny varianty **D.1, D.3, D.5, D.6, S.1, S.9.3, S.9.4 a S.10** bez stanovení pořadí.

Z hlediska výsledků hlukové a rozptylové studie byly ÚS doporučeny varianty **D.2 a D.3**, které jsou obě průnikem doporučovaných variant hlukové a rozptylové studie. Nicméně z hlediska ovzduší, a především hlukové zátěže, by mohla být přínosnější některá ze silničních variant. Z tohoto hlediska jsou průnikem hlukové a rozptylové studie varianty **S.1 S.2, S.3 a S.10** s významným ulehčením stávající imisní a hlukové zátěže.

Z předešlých tří hodnocení a porovnání variant dálniční a silniční sítě vzešly tyto závěry:

- **Nejlepší varianty jsou průnikem všech tří porovnání**

Ve všech třech hodnoceních obstály varianty D.3, S.1 a S.10. Vzhledem k tomu, že v PÚR ČR je pro komunikaci „43“ určen dálniční koridor, doporučujeme pro aktualizaci ZÚR JMK variantu D.3. V současné době se však již připravuje aktualizace PÚR ČR (pozn. byla už vládou ČR schválena 2. září 2019), která umožní změnu dálniční kategorie „43“ na koridor kapacitní silnice, proto doporučujeme pro aktualizaci ZÚR JMK i silniční varianty S.1 a S.10.

- **Podmínky ochrany před nepříznivými vlivy hluku a imisí**

Aktualizované ZÚR musí pro výslednou variantu obsahovat podmínky ochrany před nepříznivými vlivy hluku a imisí (např. zemní valy, protihlukové stěny a překrytí), zejména pro úsek komunikace „43“, a to především při průchodu mezi Drásovem a Malhostovicemi, v Kníničkách, v Bystřici a u MÚK Troubsko.

Pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK byly doporučeny varianty D.3, S.1 a S.10. Prověření těchto variant je součástí požadavků Zprávy o uplatňování ZÚR JMK.

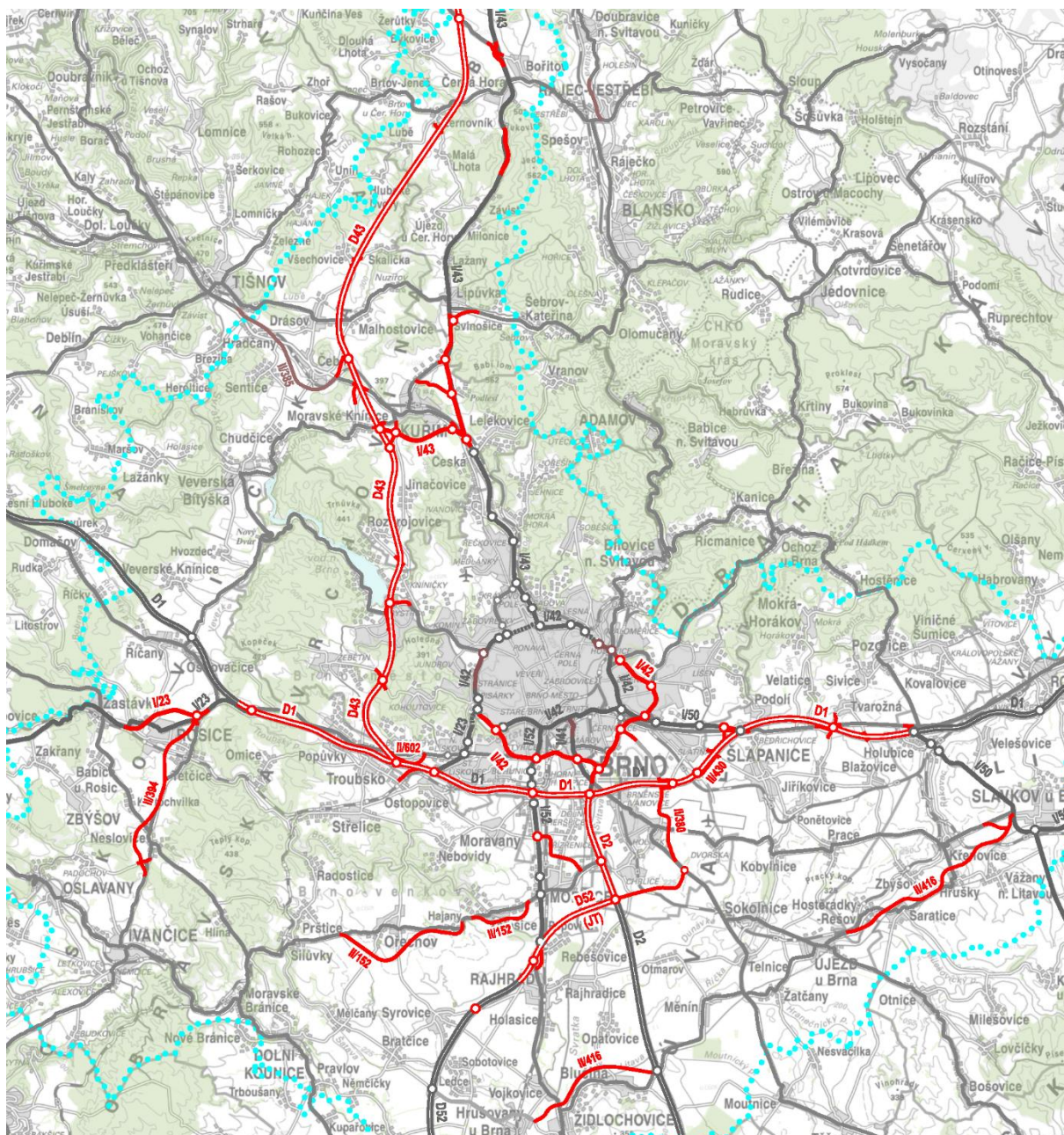
VARIANTA D.3

SZ oblast (Svitávka–Kuřim): německá stopa D43 + dvoupruhová I/43 v úseku Česká–Lipůvka (úprava)

SZ oblast (Kuřim–D1): bystrcká stopa D43 + jižní obchvat Kuřimi (JOK)

JZ oblast: jižní tangenta (JT) + severní obchvat Rosic + obchvaty Tetčic a Neslovic + obchvaty Ořechova, Hajan a Želešic + obchvat Modřic

JV oblast: přestavba MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její „jižní“ propojení na II/430 a Ostravskou radiálu + nová MÚK Rohlenka + obchvat Tuřan + silniční propojení D2–II/380 + obchvaty Hostěrádek - Rešova, Šaratic, Hrušek, Křenovic



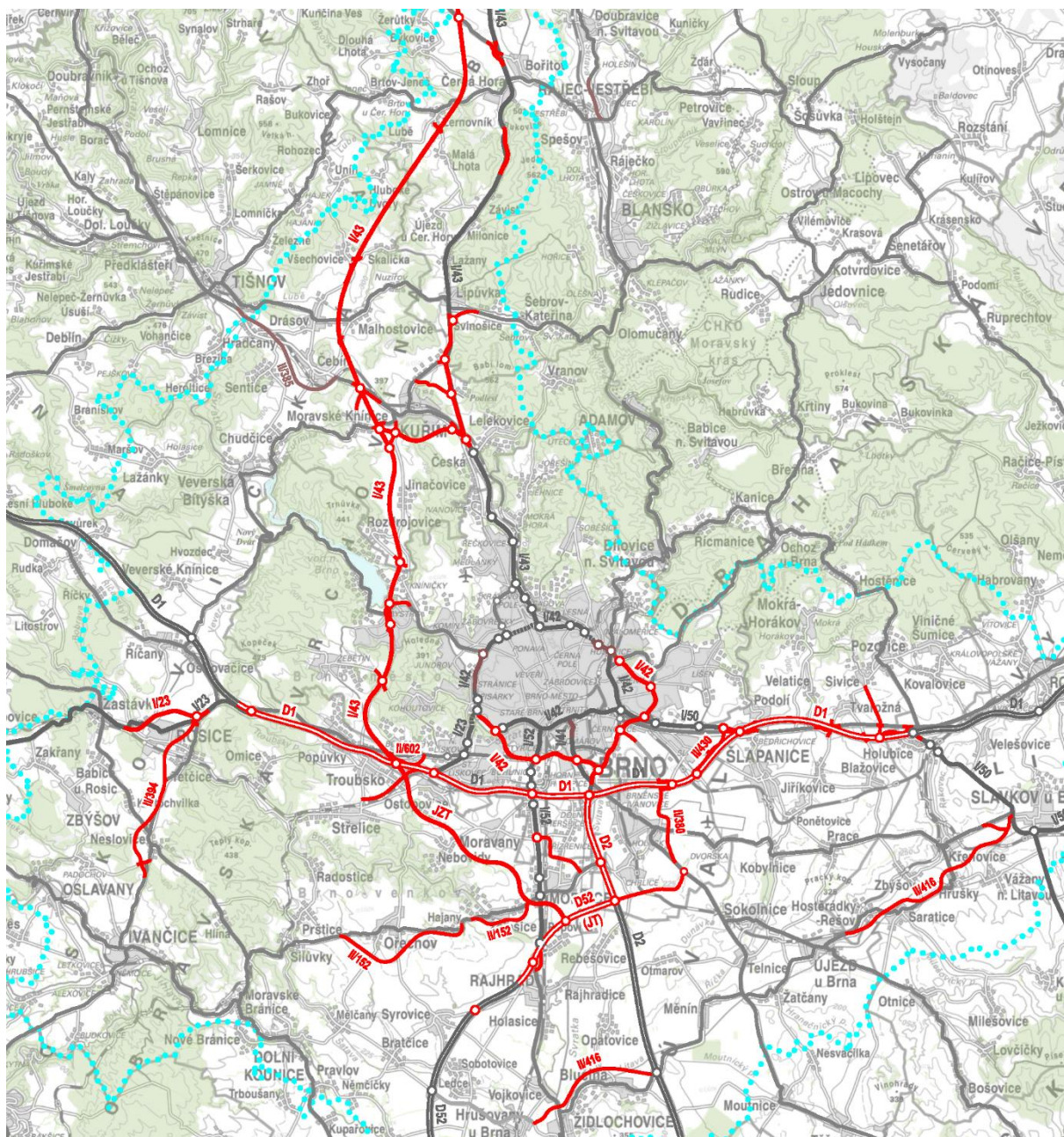
VARIANTA S.1

SZ oblast (Svitávka–Kuřim): německá stopa čtyřpruhové silnice I/43 + dvoupruhová silnice v úseku Česká–Lipůvka (úprava)

SZ oblast (Kuřim–D1): bystrcká stopa I/43 (čtyřpruhová silnice I. třídy v úseku MÚK Kuřim–západ – MÚK Troubsko) + jižní obchvat Kuřimi (JOK)

JZ oblast: jihozápadní tangenta (JZT) + jižní tangenta (JT) + severní obchvat Rosic + obchvaty Tetčic a Neslovic + obchvaty Ořechova, Hajan a Želešic + obchvat Modřic

JV oblast: přestavba MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její „severní“ propojení na II/430 a Ostravskou radiálu + přestavba MÚK Brno-východ + nová MÚK Tvarožná s propojením na I/50 + obchvat Tuřan + silniční propojení D2–II/380 + obchvaty Hostěrádek-Rešova, Šaratic, Hrušek, Křenovic



VARIANTA S.10

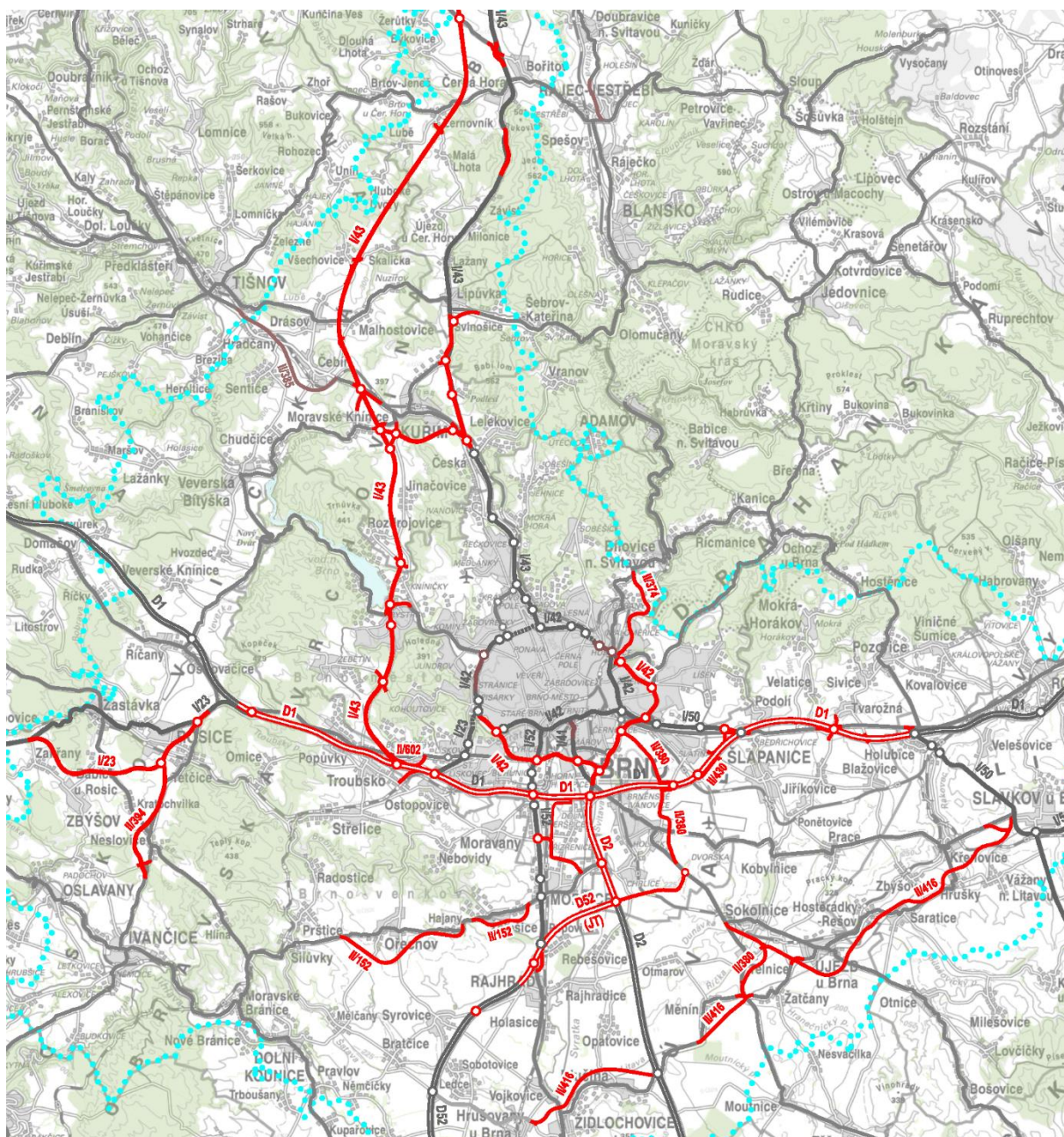
SZ oblast (Svitávka–Kuřim): německá stopa čtyřpruhové silnice I/43 + dvoupruhová silnice v úseku Česká–Lipůvka (úprava)

SZ oblast (Kuřim–D1): bystrcká stopa I/43 (čtyřpruhová silnice I. třídy v úseku MÚK Kuřim–západ – MÚK Troubsko) + jižní obchvat Kuřimi (JOK)

JZ oblast: jižní tangenta (JT) + jižní obchvat Rosic a Zastávky + obchvat Tetčic a Neslovic + obchvaty Ořechova, Hajan a Želešic + obchvat Modřic + obchvat Přízřenic a Dolních Heršpic

JV oblast: přestavba MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její „jižní“ propojení na II/430 a Ostravskou radiálu + propojení MÚK Černovická terasa – VMO + nová MÚK Rohlenka + obchvat Tuřan + silniční propojení D2–II/380 + obchvaty Měňína, Telnice, Sokolnice a Újezdu u Brna + obchvaty Hostěrádek-Rešova, Šaratic, Hrušek a Křenovic

Ostatní: "východní" obchvat Maloměřic a Obřan



10. KROK – OPTIMALIZACE PRO POROVNÁNÍ VARIANT V RÁMCI VARIANTNÍCH OBLASTÍ A1 ZÚR JMK

Na základě výsledků ÚS JMK a na základě Zprávy o uplatňování byly v rámci A1 ZÚR JMK vytipovány oblasti, ve kterých bude nutné porovnat více dílčích řešení dálniční a silniční sítě. Vzhledem k tomu, že se již neporovnávají různé varianty celkového řešení v rámci jádrové oblasti brněnské aglomerace, ale pouze varianty v rámci již vybraného skeletu nadmístní sítě, bylo nutné v tomto ohledu doplnit řešení ÚS JMK, aby mohlo posloužit jako podklad pro porovnání variant v rámci variantních oblastí (viz dále). Nově bylo tedy zpracováno dopravní modelování pro oblast II (D1-východ) a III (Slatina/Šlapanice) – varianty řešení byly vkládány do shodného podkladu okolní invariantní sítě. V dosavadní ÚS JMK byly jednotlivé varianty řešení spojeny s dalšími variantními prvky, a proto nemohly být výsledky z dopravního modelování původních variant ÚS JMK využity.

Ve variantní oblasti I (43+JZT) nebylo nutné dopravní modelování doplňovat, neboť dříve zpracované modely variant D.3, S.1 a S.10 odpovídají v A1 ZÚR JMK navrženému řešení. Pouze byly znovu v dotčené oblasti vyhodnoceny vlivy na lidské zdraví pro porovnání všech tří variant.

Ve variantní oblasti III došlo na základě požadavků vzešlých z projednání ZOU přistoupeno k doplnění dalších dvou variantních řešení, které jsou kombinací v ÚS JMK navrženého propojení souběžně s dálnicí D1 mezi silnicí Slatina–Šlapanice a MÚK Slatina (v budoucnu propojený do útvárové křižovatky s připravovanou MÚK Černovická terasa) a dosud sledovaného obchvatu Slatiny od křižovatky Hviezdoslavova/Bedřichovická.

Výsledky dopravního modelování pak posloužily v daných oblastech jako podklad pro vyhodnocení vlivů na lidské zdraví jednotlivých variant, přičemž byl posuzován vliv pouze na území dotčené daným řešením (ve kterém se změna dopravy, respektive zatížení hlukem a emisemi, projevovala).

KONCEPCE ROZVOJE SILNIČNÍ DOPRAVY – NAVRŽENÁ AKTUALIZACÍ Č. 1 ZÚR JMK

Koncepce rozvoje silniční dopravy navržená v rámci A1 ZÚR JMK vychází z výsledků „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“, tedy pro jádrové území OB3 využívá doporučených variant D3, S1 a S10.

Koncepce silniční dopravy dle výsledků ÚS vyhodnocená jako nejúčinnější pro rozvoj silniční sítě JMK, je v souladu s koridory kapacitních silnic vymezených v následujících dokumentacích:

Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 2 a 3, schválená UV č. 629 ze dne 2. 9. 2019 (dále jen politika územního rozvoje nebo PÚR):

- S43 Brno – Moravská Třebová (E461);
- R52 Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen / Rakousko (E461);
- R55 Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – Břeclav – hranice ČR (– Wien).

Dopravní sektorová strategie, 2. fáze, schválená UV ČR č. 136/2018:

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

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

Koncepce nadřazené silniční infrastruktury současně zohledňuje priority územního plánování ZÚR JMK, a to především v bodě (7) „Vytvářet územní podmínky pro kvalitní dopravní napojení Jihomoravského kraje na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů. Podporovat zejména zkapacitnění dálniční sítě, dostavbu sítě rychlostních silnic, přestavbu ostatních silnic I. třídy. Vytvářet podmínky pro zajištění kvalitní dopravní infrastruktury pro propojení Jihomoravského kraje s okolními kraji, státy a dalšími evropskými regiony“.

V rámci úpravy koncepce nadřazené silniční infrastruktury při vymezování ploch a koridorů silniční infrastruktury byly prověřeny a vyhodnoceny dříve stanovené územní rezervy silniční infrastruktury a bylo provedeno jejich zařazení do návrhových koridorů vytvářející ucelený dopravní systém.

Na základě rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020 byly v A1 ZÚR JMK ponechány varianty I/2, II/1 a III/1, ostatní (tj. varianty I/1, I/3, II/2, III/2, III/3 a III/4) byly vypuštěny – podrobněji viz také kap. B odůvodnění A1 ZÚR JMK. V návrhu A1 ZÚR JMK byly ponechány koridory DS40-B, DS41-B, DS42-A a DS33-A, koridory ostatních variant (tj. DS33-B, DS33-C, DS33-D, DS40-A, DS40-C, DS41-A, DS42-B, DS43, DS58) byly z návrhu A1 ZÚR JMK vypuštěny. Koridory vybraných variant označené DS40-B, DS41-B, DS42-A a DS33-A byly následně přejmenovány na DS40, DS41, DS42 a DS33.

VARIANTNÍ ŘEŠENÍ SILNIČNÍ DOPRAVY V AKTUALIZACI Č. 1 ZÚR JMK

Návrh variant vyplynul z požadavku ZOU na prověření variantních výstupů z Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (knesl kynčl architekti, 2019; dále také „ÚS JMK“), konkrétně prověření skladebných prvků variant D.3, S.1 a S.10, které obsahují uvedená variantní řešení. Podrobný vztah uvedených variant ÚS JMK a řešení A1 ZÚR JMK je uveden v tabulce v následující kapitole.

Silniční varianty I/43 byly sledovány s ohledem na schválenou Aktualizaci č. 2 PÚR ČR, která umožňuje vymezit trasu komunikace 43 v podobě kapacitní silnice I. třídy (a nikoliv jako dálnici D43, která je zde sledována doposud). Silniční varianta se přitom jeví jako vhodnější jak pro obsluhu území, tak z hlediska realizace (především s ohledem na umístění a vzdálenosti MÚK a požadované parametry komunikace).

Základem doplnění koncepce nadřazené silniční infrastruktury v rámci A1 ZÚR JMK je především „Poučená“ varianta S.10 dle ÚS JMK. S ohledem na řešení ostatních dvou doporučených variant D.3 a S.1 a také s ohledem na další požadavky Zprávy o uplatňování byly do návrhu A1 ZÚR JMK pro společné jednání vloženy varianty řešení v následujících třech oblastech, které jsou popsány dále:

- I: oblast 43 + JZT (oblast Svitávka–Kuřim–D1 s vazbou na JZ oblast);
- II: oblast D1-východ (Slatina–Holubice);
- III: oblast Slatina/Šlapanice.

Jednotlivé varianty (popsané dále) se skládaly z následujících návrhových koridorů:

ozn. varianty	popis varianty	kombinace koridorů
I: oblast 43 + JZT		
I/1	dálniční D43	DS40-A + DS41-A
I/2	silniční I/43	DS40-B + DS41-B
I/3	silniční I/43 + JZT	DS40-C + DS41-B + DS43
II: oblast D1-východ		
II/1	zkapacitnění D1 s MÚK Rohlenka	DS42-A
II/2	zkapacitnění D1 s MÚK Tvarožná	DS42-B + DS58
III: oblast Slatina/Šlapanice		
III/1	jihovýchodní	DS33-A
III/2	severovýchodní	DS33-B
III/3	jihozápadní	DS33-C
III/4	severozápadní	DS33-D

Po vyhodnocení společného jednání rozhodlo Zastupitelstvo JMK na svém jednání dne 27. 2. 2020 o výběru variant. V návrhu A1 ZÚR JMK byly ponechány varianty I/2, II/1 a III/1, ostatní (tj. varianty I/1, I/3, II/2, III/2, III/3 a III/4) byly vypuštěny – podrobněji viz také kap. B odůvodnění A1 ZÚR JMK. V návrhu A1 ZÚR JMK byly ponechány koridory DS40-B, DS41-B, DS42-A a DS33-A, koridory ostatních variant (tj. DS33-B, DS33-C, DS33-D, DS40-A, DS40-C, DS41-A, DS42-B, DS43, DS58) byly z návrhu A1 ZÚR JMK vypuštěny. Koridory vybraných variant označené DS40-B, DS41-B, DS42-A a DS33-A byly následně přejmenovány na DS40, DS41, DS42 a DS33.

➤ **I: oblast 43 + JZT (oblast Svitávka–Kuřim–D1 s vazbou na JZ oblast)**

Zahrnuje území, ve kterém je sledována trasa komunikace 43, a navazující území, kde je sledována trasa jihozápadní tangenty. V oblasti byly v rámci společného jednání navrženy tři varianty řešení komunikace 43 včetně možného navazujícího řešení jihozápadní tangenty.

- **Varianta I/1:** dálniční D43 (řešení odpovídá variantě D.3 dle ÚS JMK);
- **Varianta I/2:** silniční I/43 (řešení odpovídá variantě S.10 dle ÚS JMK);
- **Varianta I/3:** silniční I/43 s návazností na silniční trasu JZT (řešení odpovídá var. S.1 dle ÚS JMK).



Schéma var. I/1
(dále nesledovaná)



Schéma var. I/2
(dále sledovaná)



Schéma var. I/3
(dále nesledovaná)

➤ **II: oblast D1-východ (Slatina–Holubice)**

Zahrnuje dálnici D1 mezi MÚK Čenovická terasa a Holubice (včetně obou MÚK). V oblasti byly v rámci společného jednání navrženy dvě varianty řešení zkapacitnění dálnice D1 a doplnění nové MÚK.

- **Varianta II/1:** zkapacitnění D1 s novou MÚK Rohlenka (řešení odpovídá variantě S.10 dle ÚS JMK);
- **Varianta II/2:** zkapacitnění D1 s novou MÚK Tvarožná a propojením do Sivic (řešení odpovídá variantě S.1 dle ÚS JMK).

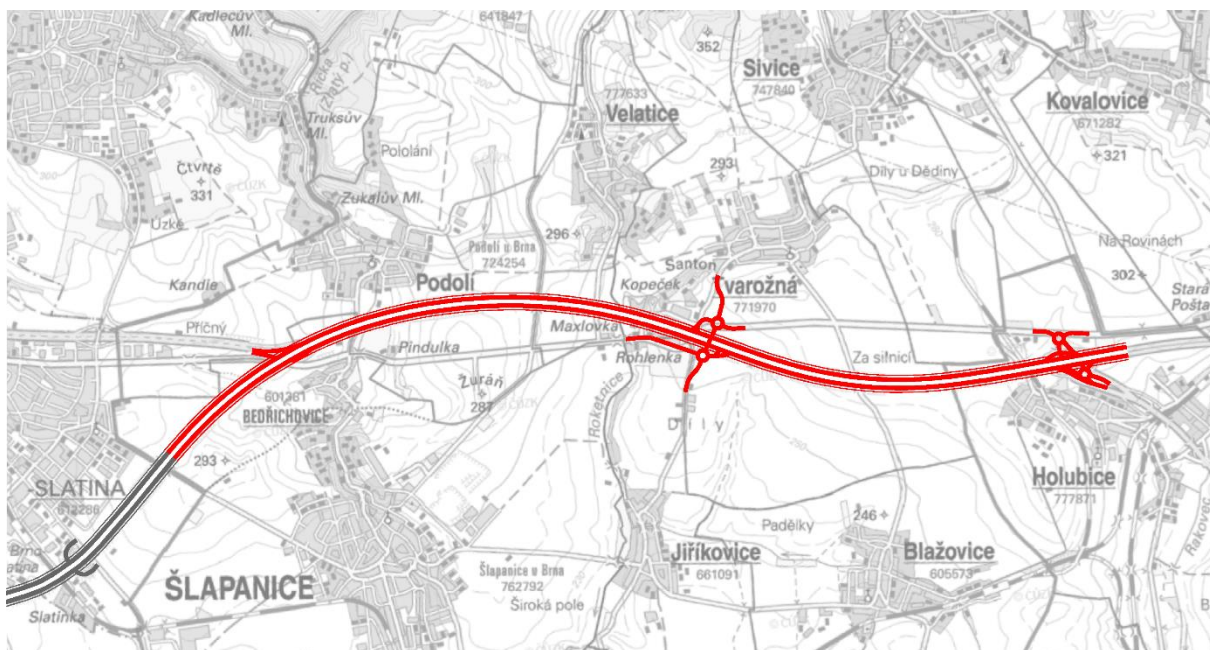


Schéma var. II/1 (dále sledovaná)

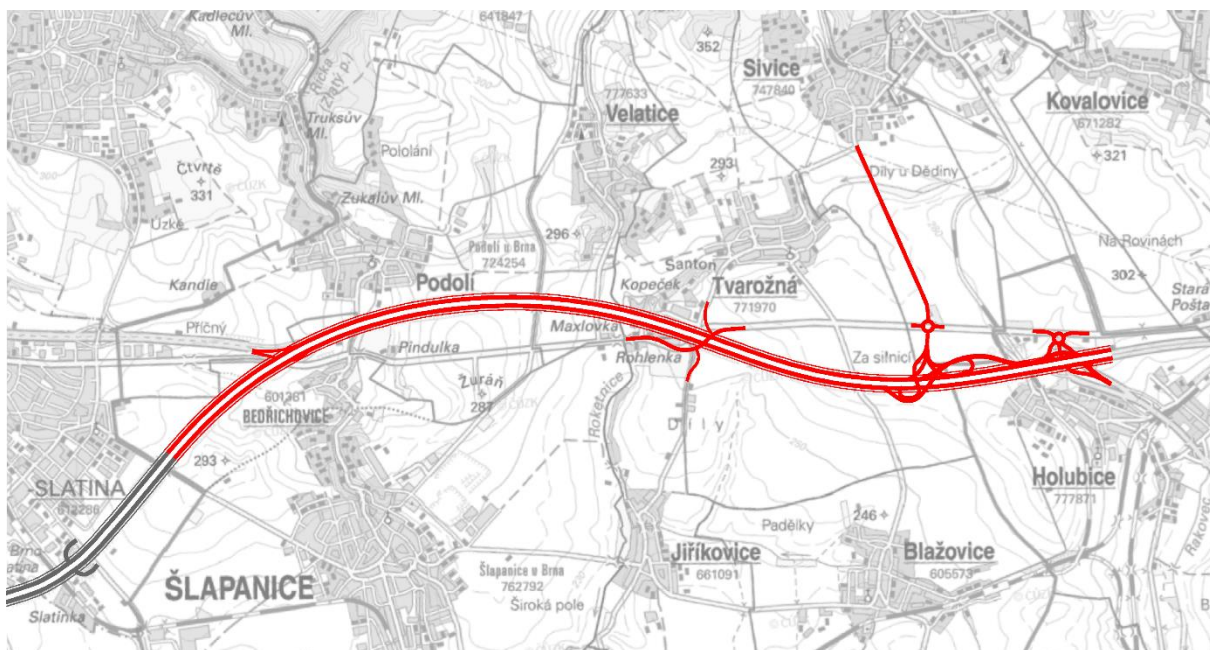


Schéma var. II/2 (dále nesledovaná)

➤ III: oblast Slatina/Šlapanice

Zahrnuje území mezi Slatinou a Šlapanicemi kolem dálnice D1, ve kterém je sledováno několik možností trasování silnic krajské sítě pro zlepšení obsluhy a průjezdnosti územím. V rámci společného jednání byly navrženy čtyři varianty řešení krajské silniční sítě, které řeší nové propojení mezi silnicí I/50 (Ostravská radiála) a D1 (MÚK Černovická terasa). Varianty vycházely jednak z řešení ÚS JMK a jednak z požadavku na prověření dalších možností kombinace tras s dosud uvažovaným obchvatem Slatiny, který je uveden ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK.

- **Varianta III/1:** jihovýchodní trasa s novou MÚK Podolí na I/50 (řešení odpovídá variantám D.3 a S.10 dle ÚS JMK);
- **Varianta III/2:** severovýchodní trasa s novou MÚK Podolí na I/50 (řešení odpovídá variantě S.1 dle ÚS JMK);
- **Varianta III/3:** jihozápadní trasa s návazností na existující MÚK Slatina na I/50 (napojení k MÚK ČT vychází z var. D.3 a S.10 dle ÚS JMK, ale je kombinováno s dosud sledovaným obchvatem Slatiny);
- **Varianta III/4:** severozápadní s návazností na existující MÚK Slatina na I/50 (napojení k MÚK ČT vychází z varianty S.1 dle ÚS JMK, ale je kombinováno s dosud sledovaným obchvatem Slatiny).



Schéma var. III/1 (dále sledovaná)

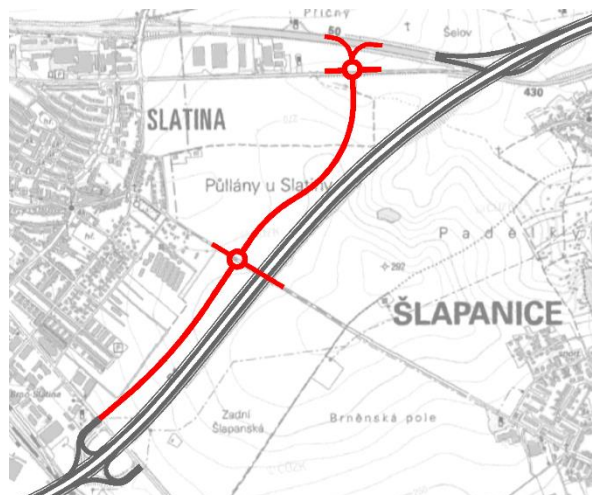


Schéma varianty III/2 (dále nesledovaná)

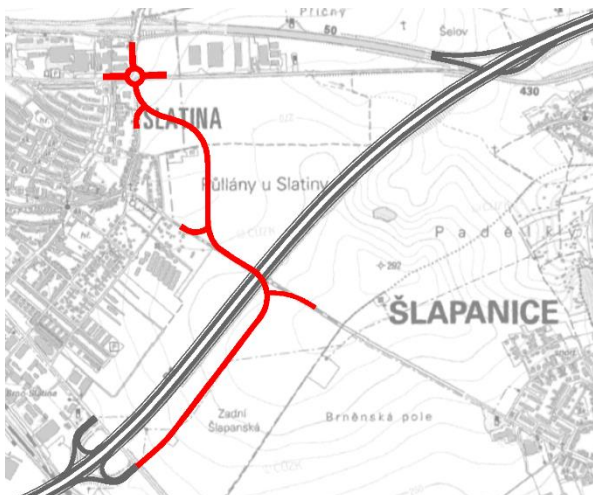


Schéma varianty III/3 (dále nesledovaná)

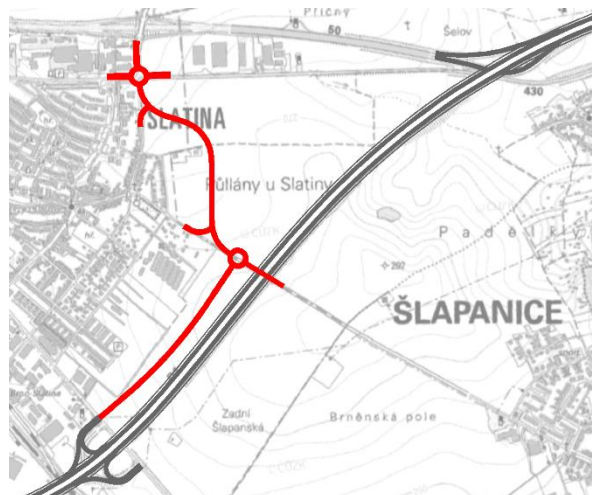


Schéma varianty III/4 (dále nesledovaná)

➤ Komentář k rozdílům mezi variantami

V následujícím textu je uveden komentář k rozdílům mezi jednotlivými variantami. Porovnání variant bylo provedeno v rámci Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (včetně SEA a NATURA). U variant je uvedeno, zda jsou součástí aktuálního návrhu A1 ZÚR JMK („dále sledovaná“ varianta), nebo zda byly po společném jednání na základě rozhodnutí Zastupitelstva JMK z návrhu A1 ZÚR JMK vypuštěny („dále nesledovaná“ varianta).

Variantní oblast I (43 + JZT)		
I/1	dálniční D43 (dále nesledovaná varianta)	Doprava Základní stopa dálnice je shodná jako v případě silniční varianty, řešení se liší v umístění a počtu MÚK na trase. Dálniční varianta má vzhledem k normovým požadavkům menší počet MÚK a má tedy horší předpoklady pro obsluhu přilehlého území. Liší se také umístěním MÚK Čebín (v silničních variantách je toto napojení realizováno v rámci MÚK Kuřim-západ přímo na křížení se silnicí II/385). Intenzity na dálnici i silnici bez návaznosti na JZT jsou dle ÚS JMK obdobné.
		Urbanismus a socioekonomie Dálniční varianta je zamýšlena spíše jako tranzitní koridor, napojení území se koncentruje do méně bodů, které jsou více dopravně zatížené. Vytváří tak o něco horší podmínky pro život obyvatel (dojíždka v rámci regionu i v rámci města Brna) a také pro fungování území.
		Životní prostředí Kvůli předpisům na vzdálenost MÚK vyžaduje umístění některých křižovatek větší nároky na zábor nezastavěného území (především pozemků ZPF) – konkrétně se jedná o umístění MÚK Čebín a nutného přivaděče ke stávající silnici II/385. Dálniční varianta ale předpokládá méně MÚK, takže výsledné zábory ZPF jsou pro dálniční variantu mírně menší než v případě silniční varianty (bez JZT). Ostatní vlivy na přírodu a krajinu jsou obdobné jako u dálniční varianty.
		Vliv na obyvatelstvo Hlukové i emisní zatížení je u dálniční varianty mírně vyšší, neboť se zde počítá s vyšší rychlostí vozidel. Zároveň je ale nutné poznamenat, že dopravní stavba musí v době své realizace splňovat předpisy týkající se ochrany před hlukem a emisemi, v tomto ohledu jsou tedy dálniční i silniční varianta srovnatelné. U dálniční varianty se dopravní zatížení soustřeďuje do méně nápojných bodů (MÚK) a z toho důvodu lze také větší dopravní zátěž (a související zatížení hlukem a emisemi) předpokládat na hlavních připojených komunikacích.
I/2	silniční I/43 (dále sledovaná varianta)	Doprava Základní stopa kapacitní silnice je shodná jako v případě dálniční varianty, řešení se liší v umístění a počtu MÚK na trase. Kapacitní silnice se v základní podobě předpokládá jako čtyřpruhová směrově dělená komunikace. Silniční řešení umožňuje umístění více MÚK na trase a také jejich lepší návaznost na stávající dopravní síť (patrné při srovnání umístění MÚK Čebín u dálniční varianty a MÚK Kuřim-západ u silniční varianty) a tím vytváří lepší předpoklady pro obsluhu přilehlého území. Silniční varianta oproti dálniční počítá s umístěním MÚK Žernovnik, MÚK Kníničky a MÚK Bystr-jih). Intenzity na dálnici i silnici bez návaznosti na JZT jsou dle ÚS JMK obdobné.

		Urbanismus a socioekonomie Silniční varianta lépe plní úlohu páteřní trasy obsluhující přilehlý region. Díky „mírnějším“ normovým požadavkům umožňuje umístění MÚK v potřebných místech a tím se více provazuje s okolním územím a umožňuje jeho lepší obsluhu. Vytváří tak lepší podmínky pro život obyvatel (dojíždka v rámci regionu i v rámci města Brna) a také pro fungování území.
		Životní prostředí Silniční varianta (bez JZT) vykazuje kvůli umístění více MÚK mírně větší zábory ZPF i PUPFL. Ostatní vlivy na přírodu a krajinu jsou obdobné jako u dálniční varianty.
		Vliv na obyvatelstvo Hlukové i emisní zatížení je u silniční varianty mírně nižší, neboť se zde počítá s nižší rychlostí vozidel. Zároveň je ale nutné poznamenat, že dopravní stavba musí v době své realizace splňovat předpisy týkající se ochrany před hlukem a emisemi, v tomto ohledu jsou tedy dálniční i silniční varianta srovnatelné. U silniční varianty se dopravní zatížení rozptýluje do více nápojných bodů (MÚK) a díky tomu lze také předpokládat lepší rozptýlení dopravní zátěže (a tím nižší zatížení hlukem a emisemi) na připojených komunikacích a v přilehlém území. Doprava se z okolního území na silniční trasu „přelévá“ lépe.
		Doprava Tato varianta se od silniční varianty I/2 liší doplněním silniční trasy jihozápadní v návaznosti na MÚK Troubsko, která je na jihu napojena na trasu uvažované jižní tangenty (JT, tj. prodloužené dálnice D52). Intenzity na trase jsou dle ÚS JMK v části mezi D1 a Bystřicí mírně vyšší (cca o 2 tis. vozidel denně) než v případě dálniční i silniční varianty bez JZT. Jihozápadní tangenta pomáhá prostřednictvím MÚK Nebovidy lépe napojit JZ segment brněnské aglomerace a také převádí mezi D1 a D52 cca 28 tis. vozidel denně, čímž snižuje zatížení na D1, I/52 a D2. Alternativou JZT je připravované zkapacitnění dálnic D1 a D2, které přenesou uvedené dopravní zatížení (tak jako je uvažováno v případě variant I/1 a I/2 bez JZT).
I/3	silniční I/43 + JZT (dále nesledovaná varianta)	Urbanismus a socioekonomie Jihozápadní tangenta prochází složitým územím v blízkosti obytné zástavby obcí Troubsko, Ostopovice, Nebovidy a Moravany. Funguje především jako nadmístní tranzitní koridor převádějící dopravu mezi D1 a D52. Na vlastní území má jen mírně pozitivní vliv díky dílčímu zlepšení dopravního napojení.
		Životní prostředí Varianta s JZT vnáší do území zcela novou trasu. Její vliv na životní prostředí je tedy z tohoto důvodu horší než v případě variant bez JZT (má např. vyšší předpokládaný zábor ZPF i PUPFL).
		Vliv na obyvatelstvo JZT má pozitivní vliv na hlukové i emisní zatížení podél stávající trasy D1 v oblasti Brno-Bohunice, neboť odsud odčerpává část dopravního zatížení. V území, kterým JZT prochází, se může naopak hlukové i emisní zatížení potenciálně zvýšit, přitom ale vždy platí, že dopravní stavba musí v době své realizace splňovat předpisy týkající se ochrany před hlukem a emisemi (tedy musí být opatřena takovými opatřeními, které splnění předpisů zajistí). Potenciálně negativní vliv JZT lze tedy předpokládat spíše v kategorii „snížení komfortu“.

Variantní oblast II (D1-východ)		
II/1	zkapacitnění D1 s MÚK Rohlenka <i>(dále sledovaná varianta)</i>	Doprava Parametry zkapacitnění se neliší – dálnice je uvažována v rozšířené podobě na 6 pruhů, zároveň dojde k souvisejícím úpravám stávajících MÚK Brno-východ a MÚK Holubice. Vždy je předpokládáno zrušení stávající skryté MÚK na Rohlence přes čerpací stanici PHM. Varianty se liší především umístěním nové MÚK, která je důležitá pro obsluhu navazujícího území ve východní části Brněnské aglomerace. Tato varianta umísťuje novou MÚK Rohlenka u stávajícího křížení D1 a silnice II/430, přičemž předpokládá jen malé související zásahy do navazující silniční sítě. Toto řešení se ve srovnání se složitou MÚK Tvarožná ve variantě II/2 jeví jako výhodnější a příznivější jak dopravně, tak realizačně. Dle dopravního modelu tato varianta převádí více vozidel ze stávající silnice II/430 na dálnici D1 (cca o 2 tis. vozidel u Bedřichovic).
		Urbanismus a socioekonomie Varianta s MÚK Rohlenka lépe navazuje na stávající fungování a uspořádání území a vhodně ho doplňuje. Vytváří také kvalitní podmínky pro zachování a pro možný další rozvoj území Rohlenky (rozšíření služeb pro motoristy), nové napojení přes MÚK.
		Životní prostředí Varianta s MÚK Rohlenka předpokládá nižší zábory ZPF, vyřešit bude nutné průchod a křížení nadregionálního biokoridoru K 132T s dálnicí D1.
		Vliv na obyvatelstvo Vliv na obyvatelstvo je srovnatelný, obě MÚK se nachází poměrně daleko od obytné zástavby. Řešení MÚK Rohlenka nemá významný vliv na zátěž na okolní silniční síti.
II/2	zkapacitnění D1 s MÚK Tvarožná a napojením Sivic <i>(dále nesledovaná varianta)</i>	Doprava Parametry zkapacitnění se neliší – dálnice je uvažována v rozšířené podobě na 6 pruhů, zároveň dojde k souvisejícím úpravám stávajících MÚK Brno-východ a MÚK Holubice. Vždy je předpokládáno zrušení stávající skryté MÚK na Rohlence přes čerpací stanici PHM. Varianty se liší především umístěním nové MÚK, která je důležitá pro obsluhu navazujícího území ve východní části Brněnské aglomerace. Tato varianta umísťuje novou MÚK Tvarožná přibližně doprostřed vzdálenosti mezi Rohlenkou a dnešní MÚK Holubice, přičemž předpokládá zrušení MÚK Holubice a seskupení všech dopravních funkcí do nové MÚK Tvarožná napojené na silnici I/50 i II/430. Ze silnice II/430 je navrženo nové propojení do Sivic (v trase stávající polní cesty), které by fungovalo jako obchvat Tvarožné. Řešení celého systému nové MÚK Tvarožná se ve srovnání s var. I/1 jeví jako složitější a méně výhodné. Dle dopravního modelu tato varianta převádí trochu méně vozidel ze stávající silnice II/430 na dálnici D1 (cca o 2 tis. vozidel u Bedřichovic). Nové napojení do Sivic využívá cca 2 tis. vozidel denně, to má vliv na snížení dopravního zatížení v zástavbě Tvarožné (5 tis. vozidel ve var. II/1, 3 tis. vozidel ve var. II/2).
		Urbanismus a socioekonomie Varianta s MÚK Tvarožná vnáší do území nové prvky, které významně mění a narušují jeho dosavadní uspořádání a fungování. Řešení předpokládá zachování fungování Rohlenky včetně ČS PHM (napojení na D1), ale počítá s odpojením od silnice II/430.
		Životní prostředí Varianta s MÚK Tvarožná předpokládá vyšší zábory ZPF, a to zejména s ohledem na složitost dopravního řešení včetně nového napojení Sivic na II/430. Ke střetu s nadregionálním biokoridorem K 132T zde nedochází.

		Vliv na obyvatelstvo Vliv na obyvatelstvo je srovnatelný, obě MÚK se nachází poměrně daleko od obytné zástavby. Nové napojení Sivic na silnici II/430 může potenciálně snížit hlukové a emisní zatížení Tvarožné (intenzita se zde dle ÚS JMK snižuje z cca 5 tis. na 3 tis. vozidel denně).
--	--	---

Variantní oblast III (Slatina/Šlapanice)		
III/1	jiho-východní trasa s novou MÚK Podolí na I/50 (dále sledovaná varianta)	Doprava Všechny varianty řeší nové propojení Ostravské radiály (I/50) a MÚK Černovická terasa na dálnici D1, s napojením na současnou silnici Slatina–Šlapanice. Nová komunikace zlepší dopravní toky v této oblasti, především odvede průjezdnou dopravu z přetížené Slatiny. Řešení této varianty obsahuje novou MÚK Podolí na I/50, která ve spojení s novou komunikací pomáhá odlehčit stávající křižovatku Hviezdoslavova/Bedřichovická. Ve své jižní části tato varianta prochází jižně od D1, dále od zástavby Slatiny. Intenzita dopravy na průtahu Slatinou (ul. Bedřichovická) se u všech navržených variant snižuje z cca 14 tis. vozidel (nulový stav 00-2035) na 4–5 tis. vozidel. U var. III/1 a III/2 je významně méně zatížená stávající křižovatka Hviezdoslavova/Bedřichovická – např. je o cca 5 tis. vozidel méně zatížené napojení od křižovatky Hviezdoslavova k MÚK Slatina. Nové propojení k MÚK Černovická terasa využívá o cca 2 tis. vozidel více než u var. III/3 a III/4 (cca 9 tis. vozidel denně). Dopravní účinnost tohoto řešení je srovnatelná s variantou III/2 (zatížení nové komunikace a snížení intenzit na stávajících komunikacích je obdobné), komunikace je v této variantě výhodně vedena dále od obytné zástavby Slatiny. Dopravní účinnost tohoto řešení je vyšší než u variant III/3 a III/4.
		Urbanismus a socioekonomie Tato varianta se trasováním své jižní části jižně od D1 jeví jako vhodnější z pohledu vlivu na stávající i připravovanou obytnou zástavbu v této oblasti. Jižně od D1 může komunikace sloužit také pro napojení přilehlých rozvojových ploch (dle ÚPmB). Řešení severní části vytváří kompletní paralelu ke stávajícímu průtahu Slatinou (Bedřichovická, Krejčího) a je z pohledu uspořádání území vhodnější než dílčí řešení obsažené ve variantách III/3 a III/4.
		Životní prostředí Varianty s novým napojením na I/50 mají významně větší předpokládaný zábor ZPF. Ostatní vlivy na životní prostředí jsou srovnatelné.
		Vliv na obyvatelstvo Trasy prochází vzdáleně od obytné zástavby a samy o sobě tedy nemají potenciál zatížit obyvatele hlukem či emisemi. Pozitivní vliv lze předpokládat prostřednictvím snížení zátěže zejména na průtahu Slatinou.

III/2	severo-východní trasa s novou MÚK Podolí na I/50 (dále nesledovaná varianta)	Doprava Všechny varianty řeší nové propojení Ostravské radiály (I/50) a MÚK Černovická terasa na dálnici D1, s napojením na současnou silnici Slatina–Šlapanice. Nová komunikace zlepší dopravní toky v této oblasti, především odvede průjezdnou dopravu z přetížené Slatiny. Řešení této varianty obsahuje novou MÚK Podolí na I/50, která ve spojení s novou komunikací pomáhá odlehčit stávající křižovatku Hviezdoslavova/Bedřichovická. Ve své jižní části tato varianta prochází severně od D1, blíže k zástavbě Slatiny. Intenzita dopravy na průtahu Slatinou (ul. Bedřichovická) se u všech navržených variant snižuje z cca 14 tis. vozidel (nulový stav 00-2035) na 4–5 tis. vozidel. U var. III/1 a III/2 je významně méně zatížená stávající křižovatka Hviezdoslavova/Bedřichovická – např. je o cca 5 tis. vozidel méně zatížené napojení od křižovatky Hviezdoslavova k MÚK Slatina. Nové propojení k MÚK Černovická terasa využívá o cca 2 tis. vozidel více než u var. III/3 a III/4 (cca 9 tis. vozidel denně). Dopravní účinnost tohoto řešení je srovnatelná s variantou III/1 (zatížení nové komunikace a snížení intenzit na stávajících komunikacích je obdobné), avšak komunikace je vedena blíže k obytné zástavbě Slatiny. Dopravní účinnost tohoto řešení je vyšší než u variant III/3 a III/4. Urbanismus a socioekonomie Tato varianta se trasováním své jižní části severně od D1 jeví jako méně vhodná z důvodu vnášení tranzitní dopravy do území poblíž stávající obytné zástavby (včetně jejího předpokládaného rozvoje). Řešení severní části vytváří kompletní paralelu ke stávajícímu průtahu Slatinou (Bedřichovická, Krejčího) a je z pohledu uspořádání území vhodnější než dílčí řešení obsažené ve variantách III/3 a III/4. Životní prostředí Varianty s novým napojením na I/50 mají významně větší předpokládaný zábor ZPF. Ostatní vlivy na životní prostředí jsou srovnatelné. Vliv na obyvatelstvo Severní část trasy prochází vzdáleně od obytné zástavby, jižní část trasy se přibližuje k zástavbě Slatiny, kde má větší potenciál zatížit obyvatele hlukem či emisemi než v případě var. III/1 a III/3. Pozitivní vliv lze předpokládat prostřednictvím snížení zátěže zejména na průtahu Slatinou.
III/3	jihozápadní trasa s návazností na existující MÚK Slatina (I/50) (dále nesledovaná varianta)	Doprava Všechny varianty řeší nové propojení Ostravské radiály (I/50) a MÚK Černovická terasa na dálnici D1, s napojením na současnou silnici Slatina–Šlapanice. Nová komunikace zlepší dopravní toky v této oblasti, především odvede průjezdnou dopravu z přetížené Slatiny. Řešení této varianty navazuje na stávající MÚK Slatina na I/50 a na současnou křižovatku Hviezdoslavova/Bedřichovická. Ve své jižní části tato varianta prochází jižně od D1, dále od zástavby Slatiny. Intenzita dopravy na průtahu Slatinou (ul. Bedřichovická) se u všech navržených variant snižuje z cca 14 tis. vozidel (nulový stav 00-2035) na 4–5 tis. vozidel. U var. III/3 a III/4 je významně více zatížená stávající křižovatka Hviezdoslavova/Bedřichovická – např. je o cca 5 tis. vozidel více zatížené napojení od křižovatky Hviezdoslavova k MÚK Slatina. Nové propojení k MÚK Černovická terasa využívá o cca 2 tis. vozidel méně než u var. III/1 a III/2 (cca 7 tis. vozidel denně). Dopravní účinnost tohoto řešení je nižší než u variant III/1 a III/2, křižovatka Hviezdoslavova/Bedřichovická zůstává silně dopravně zatížena a nové propojení k MÚK Černovická terasa využívá méně vozidel.

		Urbanismus a socioekonomie Tato varianta se trasováním své jižní části jižně od D1 jeví jako vhodnější z pohledu vlivu na stávající i připravovanou obytnou zástavbu v této oblasti. Jižně od D1 může komunikace sloužit také pro napojení přilehlých rozvojových ploch (dle ÚPmB). Řešení severní části varianty vytváří pouze dílčí obchvat, který neodlehčuje stávající přetížené křižovatce Hviezdoslavova/Bedřichovická.
		Životní prostředí Varianty navazující na stávající křižovatku Hviezdoslavova/Bedřichovická mají nižší předpokládaný zábor ZPF. Ostatní vlivy na životní prostředí jsou srovnatelné.
		Vliv na obyvatelstvo Severní část trasy na svém začátku při ulici Bedřichovické prochází blíže obytné zástavbě než var. III/1 a III/2. Jižní část trasy prochází vzdáleně od obytné zástavby a má tak nízký potenciál zatížit obyvatele hlukem či emisemi (obdobně jako v případě var. III/1). Pozitivní vliv lze předpokládat prostřednictvím snížení zátěže zejména na průtahu Slatinou.
		Doprava Všechny varianty řeší nové propojení Ostravské radiály (I/50) a MÚK Černovická terasa na dálnici D1, s napojením na současnou silnici Slatina–Šlapanice. Nová komunikace zlepšuje dopravní toky v této oblasti, především odvede průjezdnou dopravu z přetížené Slatiny. Řešení této varianty navazuje na stávající MÚK Slatina na I/50 a na současnou křižovatku Hviezdoslavova/Bedřichovská. Ve své jižní části tato varianta prochází severně od D1, blíže k zástavbě Slatiny. Intenzita dopravy na průtahu Slatinou (ul. Bedřichovická) se u všech navržených variant snižuje z cca 14 tis. vozidel (nulový stav 00-2035) na 4–5 tis. vozidel. U var. III/3 a III/4 je významně více zatížená stávající křižovatka Hviezdoslavova/Bedřichovská – např. je o cca 5 tis. vozidel více zatížená napojením od křižovatky Hviezdoslavova k MÚK Slatina. Nové propojení k MÚK Černovická terasa využívá o cca 2 tis. vozidel méně než u var. III/1 a III/2 (cca 7 tis. vozidel denně). Dopravní účinnost tohoto řešení je nižší než u variant III/1 a III/2, křižovatka Hviezdoslavova/Bedřichovská zůstává silně dopravně zatížena a nové propojení k MÚK Černovická terasa využívá méně vozidel. Proti variantě III/3 je navíc komunikace umístěna blíže zástavbě Slatiny.
III/4	severo-západní s návazností na existující MÚK Slatina (I/50) (dále nesledovaná varianta)	Urbanismus a socioekonomie Tato varianta se trasováním své jižní části severně od D1 jeví jako méně vhodná z důvodu vnášení tranzitní dopravy do území poblíž stávající obytné zástavby (včetně jejího předpokládaného rozvoje). Řešení severní části varianty vytváří pouze dílčí obchvat, který neodlehčuje stávající přetížené křižovatce Hviezdoslavova/Bedřichovická.
		Životní prostředí Varianty navazující na stávající křižovatku Hviezdoslavova/Bedřichovická mají nižší předpokládaný zábor ZPF. Ostatní vlivy na životní prostředí jsou srovnatelné.
		Vliv na obyvatelstvo Severní část trasy na svém začátku při ulici Bedřichovické prochází blíže obytné zástavbě než var. III/1 a III/2. Jižní část trasy se přibližuje k zástavbě Slatiny, kde má větší potenciál zatížit obyvatele hlukem či emisemi než v případě var. III/1 a III/3. Pozitivní vliv lze předpokládat prostřednictvím snížení zátěže zejména na průtahu Slatinou.

Na základě rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020 byly v A1 ZÚR JMK ponechány varianty I/2, II/1 a III/1, ostatní byly vypuštěny. Podrobněji viz výše a také viz kap. B odůvodnění A1 ZÚR JMK.

➤ **Vazba ÚS JMK a A1 ZÚR JMK**

Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno doporučila sledovat dále varianty D.3, S.1 a S.10 („Poučená“). Ve Zprávě o uplatňování je pak požadavek, aby byly v rámci A1 ZÚR JMK prověřeny skladebné prvky těchto variant.

Z následující tabulky je patrné, jaké návrhové prvky obsahovaly uvedené doporučené varianty ÚS JMK a jak byly tyto prvky zapracovány do dokumentace návrhu A1 ZÚR JMK pro společné jednání.

Podrobné odůvodnění jednotlivých záměrů je uvedeno v dalším textu.

	D.3	S.1	S.10	A1 ZÚR JMK
SZ oblast:				
německá stopa D43 Svitávka–Kuřim	×			DS41-A (var. I/1)
německá stopa I/43 Svitávka–Kuřim		×	×	DS41-B (var. I/2, I/3)
úprava I/43 Česká–Lipůvka	×	×	×	DS46
bystřická stopa D43 Kuřim–D1	×			DS40-A (var. I/1)
bystřická stopa I/43 Kuřim–D1		×	×	DS40-B, DS40-C (var. I/2, I/3)
jižní obchvat Kuřimi (JOK)	×	×	×	DS45
JZ oblast:				
zkapacitnění D1 Kývalka–Slatina	×	×	×	už v ZÚR je (DS10)
jihozápadní tangenta (JZT)		×		DS43 (var. I/3)
jižní tangenta D52 (JT)	×	×	×	už v ZÚR je (DS14)
severní obchvat Rosic	×	×		–
jižní obchvat Rosic I/23			×	DS44
obchvat Tetčic II/394	×	×	×	DS48
obchvat Neslovic II/394	×	×	×	DS49
obchvat Ořechova a Hajan II/152	×	×	×	DS47
obchvat Želešic II/152	×	×	×	už v ZÚR je (DS25)
MÚK Moravanská (I/52)	×	×	×	DS54
obchvat Modřic III/15278	×	×	×	DS52
MÚK Syrovice (D52)	×	×	×	DS53
obchvat Blučiny II/416	×	×	×	už v ZÚR je (DS32)
obchvat Židlochovic (Vojkovice–Hrušovany) II/416	×	×	×	DS50
JV oblast:				
zkapacitnění D2	×	×	×	už v ZÚR je (DS12)
MÚK Černovická terasa (D1)	×	×	×	už v ZÚR je (DS10)
zkapacitnění D1 Slatina–Holubice + MÚK Rohlenka	×		×	DS42-A (var. II/1)
zkapacitnění D1 Slatina–Holubice + MÚK Tvarožná		×		DS42-B (var. II/2)
propojení II/430 a Sivic		×		DS58 (var. II/2)
propojení MÚK ČT – I/50 MÚK Podolí jižně od D1	×		×	DS33-A (var. III/1)
propojení MÚK ČT – I/50 MÚK Podolí severně od D1		×		DS33-B (var. III/2)

propojení MÚK ČT – I/50 MÚK Slatina jižně od D1				DS33-C (var. III/3)
propojení MÚK ČT – I/50 MÚK Slatina severně od D1				DS33-D (var. III/4)
obchvat Tuřan II/380	×	×	×	už v ZÚR je (DS29)
překročení D1 od Tuřan k ulici Průmyslové	×	×	×	úkol v kap. H.4
silniční propojení D2 – II/380	×	×		už v ZÚR je (DS24)
obchvat Telnice II/380			×	DS55
obchvat Sokolnic, Újezda u Brna a Žatčan II/416			×	DS51
obchvat Hostěrádek-Rešova, Šaratic a Hrušek II/416	×	×	×	DS51
obchvat Křenovic II/416	×	×	×	zůstává jako zbytek RDS27
obchvat Měšina II/416			×	DS56
SV oblast:				
VMO I/42 + Bratislavská radiála I/41	×	×	×	už v ZÚR je (úkol v kap. H.4)
obchvat Maloměřic a Obřan II/374			×	úkol v kap. H.4

Tabulka popisující vztah mezi dílčími řešeními v doporučených variantách ÚS JMK a v A1 ZÚR JMK

Pozn. Na základě rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020 byly v A1 ZÚR JMK ponechány varianty I/2, II/1 a III/1, ostatní (tj. varianty I/1, I/3, II/2, III/2, III/3 a III/4) byly vypuštěny – podrobněji viz také kap. B odůvodnění A1 ZÚR JMK. V návrhu A1 ZÚR JMK byly ponechány koridory DS40-B, DS41-B, DS42-A a DS33-A, koridory ostatních variant (tj. DS33-B, DS33-C, DS33-D, DS40-A, DS40-C, DS41-A, DS42-B, DS43, DS58) byly z návrhu A1 ZÚR JMK vypuštěny. Koridory vybraných variant označené DS40-B, DS41-B, DS42-A a DS33-A byly následně přejmenovány na DS40, DS41, DS42 a DS33.

KONKRÉTNÍ ZÁSADY DO KONCEPCE SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY

V rámci A1 ZÚR JMK byly do ZÚR JMK vloženy nové návrhové záměry (plochy, koridory), případně byly upraveny návrhové záměry již v ZÚR JMK obsažené. Návrh nových návrhových ploch a koridorů vyplynul z těchto oblastí:

- prověření územních rezerv silniční dopravy;
- prověření dosud vymezených koridorů silniční dopravy z hlediska jejich souladu s danými záměry;
- prověření dalších záměrů silniční dopravy (včetně záměrů vycházejících z ÚS JMK mimo předchozí bod).

V souladu s požadavkem Zprávy o uplatňování byly prověřeny všechny územní rezervy pro silniční dopravu vymezené v dosud platných ZÚR JMK. Podkladem pro prověření územních rezerv byla zejména ÚS JMK (knesl kynčl architekti, 2019). Prověření územních rezerv je popsáno v kap. G.4.4. tohoto odůvodnění. Další záměry na rozvoj silniční dopravy vyplynuly z řešení ÚS JMK či z podnětů obcí a dotčených organizací.

V následujícím textu jsou popsány a odůvodněny konkrétní zásahy do grafické a textové části ZÚR JMK, a to v pořadí, v jakém jsou obsaženy v textové části ZÚR JMK (respektive v příloze č. 1 odůvodnění, která obsahuje text výroku ZÚR JMK se zaznačením změn).

Šířky vymezených koridorů a velikosti ploch pro jednotlivé záměry se odvíjejí od podrobnějších podkladů, na základě kterých byly záměry do ZÚR MK vloženy a které jsou popsány u jednotlivých záměrů. Při vymezování koridorů a ploch bylo přitom přihlíženo:

- k podrobnosti daného podkladu a jeho relevantnosti (tj. k míře jistoty/nejistoty cílové podoby záměru vyplývající z daného podkladu);
- k prostorovým nárokům daných záměrů vyplývajícím z jejich charakteru (např. typické šířky koridorů v ZÚR pro dálnici, 4pruhovou silnici I. třídy, 2pruhovou silnici I. třídy, silnici II. třídy, silnici III. třídy) a také s přihlédnutím k tomu, zda se jedná o novostavbu či rekonstrukci stávající trasy;
- k případným návaznostem na jiné záměry v území;
- k charakteru území, kterým záměr prochází nebo ve kterém se záměr nachází (např. dotčení zastavěného území nebo vybraných limitů využití území);
- k podrobnosti a měřítku ZÚR;
- k potřebě zajištění dostatečné rezervy pro zpřesnění jednotlivých záměrů (obdobně jako v dosud platných ZÚR JMK).

➤ Úvod koncepce silniční dopravy

(k bodům 74, 75 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Bylo upraveno znění bodů 74 a 75.

Odůvodnění:

Znění bodů bylo upraveno s ohledem na doplnění návrhových koridorů pro záměry, které byly dosud vymezeny pouze jako územní rezervy (zejména D43 a JZT). Koncepce silniční dopravy po úpravě v rámci A1 ZÚR JMK sleduje koncepční scénář C, trasa komunikace „43“ v bítýšské stopě, která byla součástí koncepčního scénáře D, byla z řešení ZÚR JMK vypuštěna (viz výše).

Na základě rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020 bylo z návrhu A1 ZÚR JMK vypuštěno řešení Jihozápadní tangenty, které není pro fungování nadmístního dopravního systému nezbytné. V koncepci je její funkce nahrazena zkapacitněním stávajících tras dálnic D1 a D2 a propojením D2 a D52 (JT – Jižní tangenta), tyto záměry jsou již součástí dosud platných ZÚR JMK (2016). Původní koncepční scénář C byl tedy tímto způsobem upřesněn.

Na základě rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020 bylo v návrhu A1 ZÚR JMK upřednostněno silniční řešení komunikace S43 stanovené v PÚR ČR (v A1 ZÚR JMK označeno jako „I/43“), dálniční varianta této komunikace (ozn. „D43“) byla z A1 ZÚR JMK vypuštěna. V tomto duchu byla upravena celá dokumentace A1 ZÚR JMK.

➤ Variantní řešení silniční dopravy

(k bodům 75, 78, 79, 80, 81, 81a, 81b, 81c, 81d, 94a, 94b, 118c, 118d, 121, 122 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

V návrhu A1 ZÚR JMK pro společné jednání byly vymezeny tři oblasti, ve kterých bylo navrženo několik dílčích variant řešení (viz výše). Některé body v textové části se vždy týkaly jen některé varianty, proto byly v dokumentaci pro společné jednání v tomto smyslu označeny, např. (81a – var. I/1). Pokud nebylo toto odlišení uvedeno, týkal se bod invariantních řešení, nebo byl společný pro všechny varianty.

Po společném jednání byly variantní body vypuštěny, zůstaly pouze ty, které se týkají variant vybraných Zastupitelstvem JMK.

Odůvodnění:

Řešení vychází z řešení variant, které je popsáno výše.

V případech, kdy byly v dokumentaci pro společné jednání (v textové části ZÚR) stanoveny požadavky shodné jak pro dálniční tak silniční trasu, byl použit pro označení komunikace výraz „D43-I/43“, případně „dálnice D43-silnice I/43“. Dále bylo upraveno označení záměrů na dosavadní silnice I/43 tak, aby se tato komunikace odlišila od možné budoucí I/43. Dosavadní I/43 se pak v textu označuje jako „I/43h“.

Na základě rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020 byly v A1 ZÚR JMK ponechány varianty I/2, II/1 a III/1, ostatní (tj. varianty I/1, I/3, II/2, III/2, III/3 a III/4) byly vypuštěny – podrobněji viz také kap. B odůvodnění A1 ZÚR JMK. V návrhu A1 ZÚR JMK byly ponechány koridory DS40-B, DS41-B, DS42-A a DS33-A, koridory ostatních variant (tj. DS33-B, DS33-C, DS33-D, DS40-A, DS40-C, DS41-A, DS42-B, DS43, DS58) byly z návrhu A1 ZÚR JMK vypuštěny. Koridory vybraných variant označené DS40-B, DS41-B, DS42-A a DS33-A byly následně přejmenovány na DS40, DS41, DS42 a DS33.

V dokumentaci pro veřejné projednání bylo původní obecné označení použité pro společné jednání „dálnice D43-silnice I/43“ (nebo „D43-I/43“) nahrazeno konkrétním označením vybraného řešení, tj. výrazem „silnice I/43“ (nebo jen „I/43“). Pokud se o komunikaci 43 hovoří obecně, může být využit výraz obsažený v PÚR ČR ve znění Aktualizace č. 2 (tj. „kapacitní silnice S43“) nebo obecný výraz „komunikace 43“ či pouze „43“.

➤ **Silnice I/43 Lysice – hranice kraje (DS02, DS03)**

(k bodům 78, 79, 80, 81 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Výrazy „D43“ a „dálnice D43“ byly pro společné jednání v textové části doplněny do podoby „D43-I/43“ a „dálnice D43-silnice I/43“. Vymezení koridorů DS02 a DS03 zůstalo beze změny.

Po společném jednání a po výběru variant byly výrazy „D43-I/43“ a „dálnice D43-silnice I/43“ upraveny do podoby „I/43“ a „silnice I/43“.

Odůvodnění:

Text uvedených bodů byl upraven, aby zahrnoval komunikaci 43 jak v podobě dálnice D43 (dosud sledované v souladu PÚR ČR), tak v podobě kapacitní silnice I/43 (v souladu s možnostmi vyplývající z vydané Aktualizace č. 2 PÚR ČR). Tato úprava navazuje na variantní řešení dalšího úseku komunikace 43 (Troubsko–Lysice) v dálniční či silniční variantě vkládaného v rámci A1 ZÚR JMK (viz dále). Územní vymezení koridorů DS02 a DS03 se v rámci A1 ZÚR JMK nemění.

Úpravy po společném jednání vyplývají z rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020. Na jeho základě bylo v A1 ZÚR JMK ponecháno silniční řešení komunikace 43 (tedy označení I/43), dosud sledované dálniční řešení (D43) bylo vypuštěno.

➤ Silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (DS40)

(k bodům 81a, 81b, 81d přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byly zrušeny všechny územní rezervy RDS01 (všechny varianty) a pro společné jednání byl vymezen návrhový koridor ve variantách:

- DS40-A D43 Troubsko (D1) – Kuřim (pro var. I/1)
- DS40-B I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (pro var. I/2)
- DS40-C I/43 Troubsko (D1) – Kuřim, s návazností na JZT (pro var. I/3)

Po společném jednání byla v dokumentaci ponechána varianta I/2, tj. silniční I/43. Ostatní varianty byly vypuštěny. Vybraný koridor DS40-B byl přejmenován na DS40.

Odůvodnění:

Kapacitní silnice S43 je ve své úplnosti pravděpodobně nejvýznamnější plánovanou silniční stavbou na území kraje. ZÚR JMK 2016 vymezila pro tuto komunikaci dva návrhové koridory DS02 a DS03 (úseky Lysice – Sebranice a Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje). V trase D1 – Kuřim – Lysice a jihozápadní tangenta byly navrženy pouze jako územní rezervy ve variantách, které byly společně s ostatními územními rezervami v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno podrobně a komplexně prověřovány v rámci územní studie, jejíž zpracování ZÚR JMK uložily. Z územní studie vyplynulo řešení, na jehož základě A1 ZÚR JMK vymezila pro tuto komunikaci zbývající návrhové koridory v úseku Lysice – Kuřim a Kuřim – D1. Z Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí, které bylo součástí vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj (2016) vyplynuly pro koridory DS02 a DS03 z hlediska vlivů na ovzduší a vlivu na obyvatelstvo a lidské zdraví tyto závěry:

- sekundární dlouhodobý / trvalý významně pozitivní vliv +2 pro celou dálnici D43.
- sekundární střednědobý významně negativní vliv –2 pro případnou realizaci D43 v rámci návrhových koridorů obsažených v ZÚR JMK (2015), tj. pouze v úseku Lysice – hranice kraje.
- 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.
- přímé a bezprostřední dlouhodobé / trvalé vlivy v lokálním měřítku jsou hodnoceny jako pozitivní (+1)

Na základě těchto závěrů, které potvrdily pozitivní vliv pro celou komunikaci 43 a pozitivní lokální vlivy, bylo přikročeno k projektové činnosti, která měla za úkol jednak vyhodnotit varianty územních rezerv v úseku Lysice – D1 prostřednictvím zpracování Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, a jednak vymezením návrhových koridorů v rámci A1 ZÚR JMK eliminovat identifikovaný negativní vliv výstavby pouze severního úseku komunikace 43. Územní studie byla zpracována v období 2017–2019 a přinesla doporučení třech variant, které v inkriminovaném úseku mají totožnou stopu (liší se pouze kategorizací a množstvím MÚK). Na základě toho vymezuje A1 ZÚR JMK návrhové koridory DS40 a DS41 v úseku D1 – Kuřim – Lysice. Tím je na území kraje vymezena souvislá soustava čtyř návrhových koridorů pro komunikaci 43, která eliminuje potenciální riziko kumulace dopravní zátěže v prostoru města Brna.

Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK, kde byly prověřovány možnosti řešení trasy komunikace 43. Současné propojení města Brna a aglomerace se severními oblastmi České republiky zabezpečuje

pouze stávající silnice I/43, která navazuje ve městě Brně na Velký městský okruh (sil. I/42) a vede na sever. Svým charakterem jednak zabezpečuje širší vztahy v území, ale rovněž místní obsluhu sídel i přilehlých objektů. V převážné míře totiž prochází zastavěnými oblastmi na dané trase (s výjimkou Kuřimi a Černé Hory). Trasa je velmi nepříznivá z mnoha důvodů, a to především z kapacitních, dopravně-bezpečnostních a environmentálních. Z hlediska předmětného úseku D1–Kuřim má trasování komunikace „43“ velký význam na město Brno. Převážná část dopravy na silnici „43“ má charakter místní (rozumíme aglomerační), zdrojové a cílové dopravy, z menší části se pak jedná o dopravu aglomerací tranzitující. Veškerá doprava směřující do jižních oblastí centra města či aglomerace, či doprava nadmístního charakteru je v současné době nucena najet až na silnici I/42 (Velký městský okruh VMO), a to buď vlastní silnicí I/43 (Svitavskou radiálou) s pomocí silnice II/640 (ulice Hradecká) či druhou radiálou II/384 (Přehradní radiála). Obě stopy jednak prochází silně urbanizovanou oblastí a navádí dopravu přímo na VMO bez možnosti jiné trasy. Důsledkem je značné zatížení VMO a tím i riziko tvorby kongescí dopravy. Což se negativně odrazí v zatížení ostatní místní sítě.

Nejvíce pozitivních dopadů do systému – odčerpání vozidel z VMO a tím i možnost potlačení dopravy v centrální oblasti města má realizace „nové 43“ v úseku D1 – Kuřim – respektive sil. II/385. Úsek zahrnuje trasu nové čtyřpruhové komunikace. Pro společné jednání byly navrženy dvě varianty – kategorie D (dálniční) byla obsahem varianty I/1 a kategorie S (silniční) byla obsahem variant I/2 a I/3; vždy se však jednalo o kapacitní komunikaci, směrově dělenou, s omezeným přístupem a mimoúrovňovými křižovatkami. Kategorie dálniční/silniční se od sebe lišily především v umístění a počtu mimoúrovňových křižovatek. Dálniční měla omezený počet MÚK, silniční pak měla počet křižovatek vyšší (což umožňuje příslušná norma hovořící o minimálních vzdálenostech křižovatek na různých kategoriích komunikací). Tím může silniční varianta lépe reflektovat požadavky na napojení území.

Výchozím bodem je MÚK Troubsko, kde je komunikace „43“ napojena všesměrně na D1 s tím, že vždy se vychází z principu vedení „43“ pod stávajícím tělesem dálnice D1 (tj. křižovatka je zahloblena pod zemí, hlavní trasa i rampy jsou vedeny v tunelech). Ve variantách I/1 a I/2 zde byla komunikace „43“ ukončena, ve variantě I/3 pak „43“ pokračovala jižně až k D52 v podobě tzv. Jihozápadní tangenty. Dále byla směrem k severu navržena MÚK Žebětín, která napojila na „43“ Žebětín a Kohoutovice, a úprava komunikačního systému v Bystrci. Právě v Bystrci byl rozdíl mezi dálniční a silniční kategorií největší. V dálniční variantě I/1 byla mimoúrovňová křižovatka pouze jedna (MÚK Bystrc-sever), která ležela na křížení D43 a silnice II/384 (Přehradní radiálou), v silničních variantách pak šlo o systém dvou křižovatek MÚK Bystrc-jih a MÚK Bystrc-sever, které pomohly oddělit místní systém od systému nadřazeného. Právě to je pro celou oblast velmi pozitivní a vlastně lépe odráží stávající stav. Všechny varianty předpokládaly vedení komunikace „43“ v Bystrci podpovrchově (mimo dva mostní úseky). Konkrétní řešení bude prověřeno v navazujících podrobnějších dokumentacích.

Další křižovatkou byla v silniční verzi MÚK Rozdrojovice. Tato křižovatka byla navržena jako „poloviční“ a tvořily ji pouze rampy z Brna směrem na sever (Rozdrojovice, Jinačovice) – důvodem byla maximální ochrana Kníniček před tranzitující dopravou (míněno primárně dopravu Tišnov – Kuřim – Brno). V konečné fázi byla napojena komunikace „43“ na oblast Kuřimi, kde se odehrává primární napojení tzv. Jižního obchvatu Kuřimi, rozdělující dopravní proud ze severu na dvě kapacitní komunikace, a napojení silnice II/385 přímo na komunikaci „43“ v podobě MÚK Čebín. Tím je svedena velmi významná část dopravy Tišnovsko – Brno mimo město Kuřim.

Tento úsek komunikace „43“ mezi D1 a silnicí II/385 má primárně pozitivní dopad na situaci v Bosonohách, Bystrci, Kníničkách a Kuřimi, ale i další příznivé účinky na celé město Brno či jeho městské části.

Navrhovaný koridor „43“ v úseku Troubsko (D1) – Kuřim – Lysice naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) zaměřenou na vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a dále prioritu uvedenou v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí. Koridory komunikace 43 jsou součástí OS9 rozvojové osy Brno – Svitavy / Moravská Třebová, pro kterou je úkolem územního plánování upřesnit koridory pro dopravní záměry v rámci rozvojové osy napojující území Jihomoravského kraje na významné dopravní tahy v Pardubickém kraji, v krajských souvislostech zpřístupňující a obsluhující sídelní strukturu a ekonomické aktivity v ose Brno – Sebranice – hranice kraje.

Podkladem pro vymezení koridoru byla studie „D43 D1 – Kuřim – Svitávka, technicko-ekonomická studie“ (PK OSSENDORF, 2016) a ÚS JMK (knesl kynčl architekti, 2019).

V úkolech pro územní plánování pro koridory DS40 a DS41 je kromě jiných uveden také požadavek na nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) pro lokality Bystrc–Kníničky, MÚK Troubsko a Malhostovice/Drásov. Tento požadavek směřuje k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území.

Požadavek na prověření silničního propojení Troubsko–Bosonohy vychází z předpokladu, že realizaci MÚK Troubsko v uvažované podobě nejspíše dojde ke zrušení stávající silnice III/15274 mezi Bosonohami a Troubskem. Jako součást následných kroků je tedy nutné ve spolupráci s MD (ŘSD), JMK a dotčenými obcemi či městskými částmi (tj. nejspíše s Brno-Bosonohami, Troubskem a Ostopovicemi) nalézt shodu v problematice potřebnosti nového propojení, které by tuto silnici plně nahradilo, a případně také v možnosti jeho konkrétního řešení. Přímé propojení pro pěší a cyklistickou dopravu mezi Bosonohami a Troubskem musí být zachováno. A1 ZÚR JMK v této věci nepředjímá žádné řešení.

Úpravy po společném jednání vyplývají z rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020. Na jeho základě bylo v A1 ZÚR JMK ponecháno řešení varianty I/2, tj. silniční řešení komunikace 43 (ozn. I/43), dálniční řešení (D43) bylo vypuštěno.

➤ **I/43 Kuřim – Lysice (DS41)**

(k bodům 81a, 81c, 81d přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byly zrušeny všechny územní rezervy RDS34 (všechny varianty) a pro společné jednání byl vymezen návrhový koridor ve variantách:

- DS41-A D43 Kuřim – Lysice (pro var. I/1)
- DS41-B I/43 Kuřim – Lysice (pro var. I/2 a I/3)

Po společném jednání byla v dokumentaci ponechána varianta I/2, tj. silniční I/43. Ostatní varianty byly vypuštěny. Vybraný koridor DS41-B byl přejmenován na DS41.

Odůvodnění:

Kapacitní silnice S43 je ve své úplnosti pravděpodobně nejvýznamnější plánovanou silniční stavbou na území kraje. ZÚR JMK 2016 vymezila pro tuto komunikaci dva návrhové koridory DS02 a DS03 (úseky Lysice – Sebranice a Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje). V trase D1 – Kuřim – Lysice a jihozápadní tangenta byly navrženy pouze jako územní rezervy ve variantách, které byly společně s ostatními územními rezervami v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno podrobně a komplexně prověřovány v rámci územní studie, jejíž zpracování ZÚR JMK uložily. Z územní studie vyplynulo řešení, na jehož základě A1 ZÚR JMK vymezila pro tuto komunikaci zbývající návrhové koridory v úseku Lysice – Kuřim a Kuřim – D1. Z Vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na životní prostředí, které bylo součástí vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na udržitelný rozvoj (2016) vyplynuly pro koridory DS02 a DS03 z hlediska vlivů na ovzduší a vlivu na obyvatelstvo a lidské zdraví tyto závěry:

- sekundární dlouhodobý / trvalý významně pozitivní vliv +2 pro celou dálnici D43.
- sekundární střednědobý významně negativní vliv -2 pro případnou realizaci D43 v rámci návrhových koridorů obsažených v ZÚR JMK (2015), tj. pouze v úseku Lysice – hranice kraje.
- ZÚR JMK ukládají úkol zpracování Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, která mimo jiné prověří varianty vedení dálnice D43 v úseku Lysice – D1.
- přímé a bezprostřední dlouhodobé / trvalé vlivy v lokálním měřítku jsou hodnoceny jako pozitivní (+1)

Na základě těchto závěrů, které potvrdily pozitivní vliv pro celou komunikaci 43 a pozitivní lokální vlivy, bylo přikročeno k projektové činnosti, která měla za úkol jednak vyhodnotit varianty územních rezerv v úseku Lysice – D1 prostřednictvím zpracování Územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, a jednak vymezením návrhových koridorů v rámci A1 ZÚR JMK eliminovat identifikovaný negativní vliv výstavby pouze severního úseku komunikace 43. Územní studie byla zpracována v období 2017–2019 a přinesla doporučení třech variant, které v inkriminovaném úseku mají totožnou stopu (liší se pouze kategorizací a množstvím MÚK). Na základě toho vymezuje A1 ZÚR JMK návrhové koridory DS40 a DS41 v úseku D1 – Kuřim – Lysice. Tím je na území kraje vymezena souvislá soustava čtyř návrhových koridorů pro komunikaci 43, která eliminuje potenciální riziko kumulace dopravní zátěže v prostoru města Brna.

Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK, kde byly prověřovány možnosti řešení trasy komunikace 43. Koridor dálnice (pro var. I/1) nebo silnice (pro var. I/2 a I/3) č. 43 vymezuje prostor pro vedení dálnice či silnice kapacitního charakteru v úseku Kuřim–Lysice, který je součástí tahu vymezeného v platné PÚR ČR rozvojovou osou „OS9“ Brno – Svitavy/Moravská Třebová spojující primárně D1 a D35 resp. Brno a jeho aglomeraci se severními oblastmi a regiony České republiky (Hradec Králové, Pardubice a Liberec). Současný stav neodpovídá základním předpokladům pro vedení tohoto komunikačního propojení, a to ze všech hledisek: kapacita komunikace, environmentální problematika a bezpečnost silničního provozu. Nová trasa míjí především urbanizované lokality a tím jsou eliminovány dopady na lidské zdraví. Koridor předpokládá umístění kapacitní komunikace či dálnice, a to vždy s mimoúrovňovými křižovatkami a omezeným přístupem na tuto komunikaci. Úsek Kuřim–Lysice předpokládá vedení od MÚK Čebín se silnicí II/385 napojující oblast Tišnovska až po MÚK Lysice (Bořitov–Lysice) – se silnicí II/376 napojující oblast Černé Hory a Kunštátu. Varianta silničního řešení

„43“ obsahuje i MÚK Žernovnick se silnicí II/377, která může zlepšit napojení přilehlého území (Černá Hora, Brťov-Jeneč) – její řešení bude prověřeno v dalších podrobnějších dokumentacích. Navazující úseky jsou jižní obchvat Kuřimi na jihu a úsek Bořitov/Lysice – Svitávka, který řešila studie s názvem „D43 Kuřim – Svitávka – TS/ZP úseku Lysice/Bořitov – Svitávka, 06/2019“.

Navrhovaný koridor „43“ v úseku Troubsko (D1) – Kuřim – Lysice naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) zaměřenou na vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a dále prioritu uvedenou v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí. Koridory komunikace 43 jsou součástí OS9 rozvojové osy Brno – Svitavy / Moravská Třebová, pro kterou je úkolem územního plánování upřesnit koridory pro dopravní záměry v rámci rozvojové osy napojující území Jihomoravského kraje na významné dopravní tahy v Pardubickém kraji, v krajských souvislostech zpřístupňující a obsluhující sídelní strukturu a ekonomické aktivity v ose Brno – Sebranice – hranice kraje.

Podkladem pro vymezení koridoru byla studie „D43 D1 – Kuřim – Svitávka, technicko-ekonomická studie“ (PK OSSENDORF, 2016) a ÚS JMK (knesl kynčl architekti, 2019).

V úkolech pro územní plánování pro koridory DS40 a DS41 je kromě jiných uveden také požadavek na nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) pro lokality Bystrc-Kníničky, MÚK Troubsko a Malhostovice/Drásov. Tento požadavek směřuje k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území.

Úpravy po společném jednání vyplývají z rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020. Na jeho základě bylo v A1 ZÚR JMK ponecháno řešení varianty I/2, tj. silniční řešení komunikace 43 (ozn. I/43), dálniční řešení (D43) bylo vypuštěno.

➤ **Dálnice D55, odpočívky Lužice, Moravská Nová Ves (DS06)**

(k bodům 86, 87 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

V grafické části byl na dvou místech (v lokalitě Lužice, kde je plánováno rozšíření stávající odpočívky, a v lokalitě Moravská Nová Ves, kde je plánována nová odpočívka na D55) rozšířen koridor DS06 určený pro dálnici D55 Rohatec – Hodonín – D2. Návazně byla upravena textová část (popis šířky koridoru atd.). Do textové části byl doplněn požadavek na uspořádání a využití území v rámci řešení plochy MÚK Rohatec.

Odůvodnění:

Umístění nových odpočívek (či rozšíření stávajících) vychází z požadavků Ředitelství silnic a dálnic ČR, které řeší nevyhovující stav z hlediska kapacity stání pro těžká nákladní vozidla (TNV) na stávajících (a návazně i na navrhovaných) dálničních tazích. Současný stav odpočívek, počet parkovacích stání pro TNV, intenzita dopravy a povinnost dodržovat maximální povolenou dobu jízdy často nutí řidiče TNV

k odstavování vozidel mimo povolená místa. Tento jev často způsobuje nebezpečné dopravní situace. Vzhledem k této situaci byl zpracován koncept umístění odpočívek na dálniční síti v ČR. Jedná se o koncepční materiál, který navrhuje úpravu / rozšíření stávajících odpočívek a také zcela nové lokality pro jejich umístění. Vzhledem k tomu, že dle zákona č. 13/1997 Sb., §12 Součásti a příslušenství, odst. (5): „Odpočívka je stavebně a provozně vymezená plocha dálnice, silnice nebo místní komunikace určená k bezúplatnému stání silničního motorového vozidla na dobu potřebnou pro zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a k odpočinku uživatelů, popřípadě k jejich občerstvení a k doplnění pohonných hmot.“, bylo v daných lokalitách přistoupeno k rozšíření koridoru určeného pro dálnici D55 tak, aby bylo možné v něm tyto odpočívky umístit. Konkrétně se jedná o rozšíření stávající odpočívky „Lužice“ a o novou odpočívku „Moravská Nová Ves“ na jižní straně dálnice D55. Další sledovanou oboustrannou odpočívku „Moravská Nová Ves“ je možné umístit v současném koridoru DS06 určeném pro D55 (není nutná úprava).

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury...“ a dále prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) spočívající především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a podpoře zkvalitnění dálniční sítě. Záměr je v souladu s požadavkem stanoveným v ZÚR JMK pro rozvojovou osu OS11 Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – hranice ČR / Rakousko v bodě (34) „...Podporovat realizaci dopravní infrastruktury – dálnice D55...“.

Rozsah koridoru DS06 byl v daných lokalitách upraven podle podrobnější studie na umístění odpočívek „D55 Studie odpočívek v úseku Otrokovice – Břeclav, vyhledávací studie“ (HBH Projekt s.r.o., 2016).

Do textové části k záměru DS06 byl doplněn požadavek na prověření územních podmínek pro případné napojení přeložky silnice III/4258 na D55 eventuálně stávající I/55. Tento úkol pro územní plánování má za cíl prověřit v ÚP či v rámci DÚR dálnice D55 možnost řešení přeložky silnice III/4258 s napojením na trasu dnešní I/55 (a budoucí D55) v obci Rohatec v návaznosti na plánování zrušení železničního přejezdu Rohatec Kolonie. Tento záměr přesahuje svou podrobností úroveň ZÚR JMK, a proto bude řešen v navazujících podrobnějších stupních.

➤ **Dálnice D1 Kývalka – Slatina, odpočívka Troubsko (DS10)**

(k bodům 93, 94 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

V textové části byl upraven nadpis (doplněn popis úseku Kývalka – Slatina). V grafické části byl v místě uvažované odpočívky Troubsko rozšířen koridor DS10 určený pro přestavbu a zkapacitnění dálnice D1. Návnazně byla upravena textová část (úkoly pro územní plánování atd.).

Odůvodnění:

Doplnění nadpisu je nutné z důvodu odlišení od nově vkládaného záměru na zkapacitnění dálnice D1 v úseku Slatina–Holubice (DS42).

Umístění nových odpočívek (či rozšíření stávajících) vychází z požadavků Ředitelství silnic a dálnic ČR, které řeší nevyhovující stav z hlediska kapacity stání pro těžká nákladní vozidla (TNV) na stávajících (a návazně i na navrhovaných) dálničních tazích. Současný stav odpočívek, počet parkovacích stání pro TNV, intenzita dopravy a povinnost dodržovat maximální povolenou dobu jízdy často nutí řidiče TNV k odstavování vozidel mimo povolená místa. Tento jev často způsobuje nebezpečné dopravní situace.

Vzhledem k této situaci byl zpracován koncept umístění odpočívek na dálniční síti v ČR. Jedná se o koncepční materiál, který navrhuje úpravu / rozšíření stávajících odpočívek a také zcela nové lokality pro jejich umístění. Vzhledem k tomu, že dle zákona č. 13/1997 Sb., §12 Součásti a příslušenství, odst. (5): „Odpočívka je stavebně a provozně vymezená plocha dálnice, silnice nebo místní komunikace určená k bezúplatnému stání silničního motorového vozidla na dobu potřebnou pro zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a k odpočinku uživatelů, popřípadě k jejich občerstvení a k doplnění pohonných hmot.“, bylo v lokalitě Troubsko přistoupeno k rozšíření koridoru určeného pro zkapacitnění dálnice D1 tak, aby bylo možné v něm rozšířit a upravit stávající odpočívku ve směru od Prahy. Hlavním cílem úprav je zvětšení kapacity původní odpočívky, přičemž v souvislosti s tím bude odpočívka jako celek zrekonstruována. Tím bude dosaženo zpřehlednění systému parkování vozidel a rozšíření rozsahu parkovacích ploch.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury...“ a dále prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) spočívající především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a podpoře zkvalitnění dálniční sítě. Záměr je v souladu s požadavkem stanoveným v ZÚR JMK pro OB3 metropolitní rozvojovou oblast Brno v bodě (26) „...Podporovat realizaci dopravní infrastruktury – zkapacitnění dálnice D1 Kývalka – Slatina – Holubice, včetně přestavby MÚK a souvisejících staveb“.

Rozsah koridoru DS10 byl upraven podle podrobnější studie na umístění odpočívky „D1 Rozšíření odpočívky Troubsko – Technické řešení plánovaných dopravních staveb v území“ (Linio Plan, s.r.o., 2018).

➤ **Dálnice D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK (DS42)**

(k bodům 94a, 94b přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení

Byla zrušena územní rezerva RDS05 a pro společné jednání byl vymezen návrhový koridor ve variantách:

- DS42-A D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK, varianta s MÚK Rohlenka (pro variantu II/1)
- DS42-B D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK, varianta s MÚK Tvarožná (pro variantu II/2)

Po společném jednání byla v dokumentaci ponechána varianta II/1, tj. řešení s MÚK Rohlenka. Varianta II/2 byla vypuštěna. Vybraný koridor DS42-A byl přejmenován na DS42.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK, kde byly prověřovány možnosti řešení zkapacitnění dálnice D1 východně od Brna a také řešení navazující silniční sítě. Předmětný úsek D1 je posledním úsekem z celku „Zkapacitnění D1 Kývalka – Holubice na šestipruhovém uspořádání“ a není aktuálně projekčně zpracováván právě s ohledem na nutnost koncepčního řešení v rámci aktualizace ZÚR JMK. To je poměrně negativní, neboť úsek D1 mezi MÚK Holubice (spojení dálnic D1 a sil. I/50) a napojením na město Brno (MÚK Brno-východ) je úsekem s vysokou intenzitou dopravy a tím i dopravně nebezpečným. Navíc v sobě obsahuje bodovou závalu v podobě „skryté MÚK Rohlenka“. Prioritou

správce dálnice D1 je zrealizovat celé šestipruhové bezpečné propojení v celém úseku Brna – tedy v celém úseku mezi MÚK Kývalka a MÚK Holubice.

Pro proces projednání (pro společné jednání) byly navrženy dvě koncepční varianty zkapacitnění D1 v tomto úseku (viz také popis variant a schémata v kap. G.4.1. „Variantní řešení silniční dopravy v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK“).

Obě varianty zahrnovaly šestipruhové uspořádání a zachování křižovatky MÚK Brno-východ, lišily se v podobě napojení dálnice D1 na silnici I/50. Predikcí obou bylo zrušení současné „skryté MÚK Rohlenka“ (průjezd přes ČSPH).

Varianta II/1 toto dnešní připojení území (napojení na silnici II/430) nahradila novou křižovatkou MÚK Rohlenka právě mimo ČSPH a dále zachovala stávající MÚK Holubice (s možnou vnitřní úpravou ramp a průpletů).

Varianta II/2 řešila problematiku prostřednictvím zrušení MÚK Rohlenka i MÚK Holubice a seskupením všech dopravních funkcí do jedné nové MÚK Tvarožná v centrální poloze úseku.

V obou variantách byla zachována ČSPH Rohlenka – ve variantě II/1 byla napojena všesměrně přes novou upravenou MÚK Rohlenka, ve variantě II/2 bylo zachováno pouze jednostranné napojení na D1 bez připojení na silnici II/430.

Z uvedených možností se pro fungování D1 a její napojení (jak na okolní území – silnici II/430, tak na silnici I/50) jeví mnohem příznivěji varianta II/1.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce, a dále prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) spočívající především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a podpoře zkapacitnění dálniční sítě. Záměr je v souladu s požadavkem stanoveným v ZÚR JMK pro OB3 metropolitní rozvojovou oblast Brno v bodě (26) „...Podporovat realizaci dopravní infrastruktury – zkapacitnění dálnice D1 Kývalka – Slatina – Holubice, včetně přestavby MÚK a souvisejících staveb“.

Podkladem pro vymezení koridoru DS42 bylo podrobné řešení na úrovni technické studie zpracované v rámci ÚS JMK (PK OSSENDORF, 2018). Vymezený koridor vytváří také podmínky pro možnou úpravu MÚK Holubice s cílem zajistit všesměrné propojení silnice I/50 (včetně navazující silnice II/430) a dálnice D1, tj. doplnit i dnes chybějící směry II/430 – D1 (směr Vyškov) a D1 (od Brna) – II/430 (směr Rousínov, dle zpracované studie (PK OSSENDORF, 2019). Snahou je, aby propojení silnice I/50 a dálnice D1 nebylo suplováno krajskou silniční sítí (např. silnicemi II/430 nebo III/0476).

Úpravy po společném jednání vyplývají z rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020. Na jeho základě bylo v A1 ZÚR JMK ponecháno řešení varianty II/1, tj. zkapacitnění D1 s MÚK Rohlenka, řešení s MÚK Tvarožná bylo vypuštěno (včetně nového napojení Sivic – DS58).

➤ **Dálnice D1, odpočívky Vyškov (DS62)**

(k bodu 94c, 94 d přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Do ZÚR byl vložen nový prvek – plocha DS62 určená pro dálniční odpočívky Vyškov.

Odůvodnění:

Umístění nových odpočívek (či rozšíření stávajících) vychází z požadavků Ředitelství silnic a dálnic ČR, které řeší nevyhovující stav z hlediska kapacity stání pro těžká nákladní vozidla (TNV) na stávajících (a návazně i na navrhovaných) dálničních tazích. Současný stav odpočívek, počet parkovacích stání pro TNV, intenzita dopravy a povinnost dodržovat maximální povolenou dobu jízdy často nutí řidiče TNV k odstavování vozidel mimo povolená místa. Tento jev často způsobuje nebezpečné dopravní situace. Vzhledem k této situaci byl zpracován koncept umístění odpočívek na dálniční síti v ČR. Jedná se o koncepční materiál, který navrhuje úpravu / rozšíření stávajících odpočívek a také zcela nové lokality pro jejich umístění. Vzhledem k tomu, že dle zákona č. 13/1997 Sb., §12 Součásti a příslušenství, odst. (5): „Odpočívka je stavebně a provozně vymezená plocha dálnice, silnice nebo místní komunikace určená k bezúplatnému stání silničního motorového vozidla na dobu potřebnou pro zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a k odpočinku uživatelů, popřípadě k jejich občerstvení a k doplnění pohonných hmot.“, byla v dané lokalitě v místě stávající ČS PHM (ve směru na Brno) vymezena návrhová plocha pro umístění odpočívek v obou směrech dálnice D1.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury...“ a dále prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) spočívající především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a podpoře zkvalitnění dálniční sítě.

Rozsah plochy DS62 byl navržen podle rozpravované studie poskytnuté ŘSD ČR.

➤ **Dálnice D2, odpočívky Velké Němčice (DS63)**

(k bodu 98a, 98b přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Do ZÚR byl vložen nový prvek – plocha DS63 určená pro dálniční odpočívky Velké Němčice.

Odůvodnění:

Umístění nových odpočívek (či rozšíření stávajících) vychází z požadavků Ředitelství silnic a dálnic ČR, které řeší nevyhovující stav z hlediska kapacity stání pro těžká nákladní vozidla (TNV) na stávajících (a návazně i na navrhovaných) dálničních tazích. Současný stav odpočívek, počet parkovacích stání pro TNV, intenzita dopravy a povinnost dodržovat maximální povolenou dobu jízdy často nutí řidiče TNV k odstavování vozidel mimo povolená místa. Tento jev často způsobuje nebezpečné dopravní situace. Vzhledem k této situaci byl zpracován koncept umístění odpočívek na dálniční síti v ČR. Jedná se o koncepční materiál, který navrhuje úpravu / rozšíření stávajících odpočívek a také zcela nové lokality pro jejich umístění. Vzhledem k tomu, že dle zákona č. 13/1997 Sb., §12 Součásti a příslušenství, odst. (5): „Odpočívka je stavebně a provozně vymezená plocha dálnice, silnice nebo místní komunikace určená k bezúplatnému stání silničního motorového vozidla na dobu potřebnou pro zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a k odpočinku uživatelů, popřípadě k jejich občerstvení a k doplnění pohonných hmot.“, byla v dané lokalitě „Zeleták“, kde se již dnes odpočívky na obou

stranách dálnice D2 nachází, vymezena návrhová plocha pro jejich přestavbu a rozšíření. Hlavním cílem úprav je zvětšení kapacity původní odpočívky, přičemž v souvislosti s tím bude odpočívka jako celek zrekonstruována. Tím bude dosaženo zpřehlednění systému parkování vozidel a rozšíření rozsahu parkovacích ploch.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury...“ a dále prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) spočívající především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a podpoře zkvalitnění dálniční sítě.

Rozsah plochy DS63 byl navržen podle podrobné studie „D2 – Rozšíření odpočívky Zelená“ (HBH Projekt s.r.o., 2018).

➤ **D52 MÚK Syrovice (DS53)**

(k bodu 102a, 102b přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Do ZÚR byl vložen nový prvek – plocha DS53 určená pro mimoúrovňovou křižovatku Syrovice na křížení D52 a silnic Rajhrad–Syrovice.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK. Navržená MÚK Syrovice a propojení až na silnici II/425 umožní odlehčení Rajhradu od tranzitující dopravy jak ze skladových a logistických areálů umístěných podél D52 (bez přímého napojení), tak z celé kontaktní zóny D52. V současné době je veškerá uvedená doprava nucena projet částí Rajhradu, což přináší negativa z hlediska kapacit dopravní sítě, dopravní bezpečnosti, ale především z environmentálních hledisek. Realizací MÚK Syrovice by mohl být primárně omezen průjezd těžkých nákladních vozidel – nutnost napojení na D52 před Rajhradem, v konečné fázi i samotný tranzit – omezující faktory na stávající trase. Křižovatka je všesměrná, což zvyšuje její dopravní účinnost.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce, dále prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) spočívající především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a podpoře zkapacitnění dálniční sítě a také prioritu uvedenou v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

Rozsah plochy DS53 vychází z řešení křižovatky, které je obsaženo ve studii „R52 – Jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II“ (PK OSSENDORF, 2015).

➤ **Dálnice D52, odpočívky Smolín (DS64)**

(k bodu 102c, 102d přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Do ZÚR byl vložen nový prvek – plocha DS64 určená pro dálniční odpočívky Smolín.

Odůvodnění:

Umístění nových odpočívek (či rozšíření stávajících) vychází z požadavků Ředitelství silnic a dálnic ČR, které řeší nevyhovující stav z hlediska kapacity stání pro těžká nákladní vozidla (TNV) na stávajících (a návazně i na navrhovaných) dálničních tazích. Současný stav odpočívek, počet parkovacích stání pro TNV, intenzita dopravy a povinnost dodržovat maximální povolenou dobu jízdy často nutí řidiče TNV k odstavování vozidel mimo povolená místa. Tento jev často způsobuje nebezpečné dopravní situace. Vzhledem k této situaci byl zpracován koncept umístění odpočívek na dálniční síti v ČR. Jedná se o koncepční materiál, který navrhuje úpravu / rozšíření stávajících odpočívek a také zcela nové lokality pro jejich umístění. Vzhledem k tomu, že dle zákona č. 13/1997 Sb., §12 Součásti a příslušenství, odst. (5): „Odpočívka je stavebně a provozně vymezená plocha dálnice, silnice nebo místní komunikace určená k bezúplatnému stání silničního motorového vozidla na dobu potřebnou pro zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a k odpočinku uživatelů, popřípadě k jejich občerstvení a k doplnění pohonných hmot.“, byla v dané lokalitě vymezena návrhová plocha pro jejich realizaci odpočívek na obou stranách dálnice D52.

Odpočívka Smolín je navržena v takové kapacitě, aby v případě budoucího zrušení odpočívky Rajhrad z důvodu výstavby vysokorychlostní tratě nebo dopravního propojení „Jižní tangenta“, byla schopna pokrýt potřeby celého úseku dálnice D52 mezi Brnem a státní hranicí. Jedná se o návrh zcela nové oboustranné odpočívky umístěné ve vzdálenosti 2,2 km od středu mimoúrovňové křižovatky dálnice D52 se silnicí II/416 severovýchodně od Pohořelic. Centrum odpočívky je umístěno v km 15,350 provozního staničení dálnice D52 v mezikřižovatkovém úseku Bratčice – Pohořelice sever.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury...“ a dále prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) spočívající především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a podpoře zkvalitnění dálniční sítě.

Rozsah plochy DS64 byl navržen podle podrobné studie „D52 – Rozmístění odpočívek v úseku dálnice D2 – státní hranice ČR/Rakousko, vyhledávající studie“ (PK OSSENDORF s.r.o., 2016).

➤ **Silnice I/23 Vysoké Popovice**

(k bodu 105 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

V textové části byl upraven nadpis (doplněn popis úseku Vysoké Popovice).

Odůvodnění:

Doplnění nadpisu je nutné z důvodu odlišení od nově vkládaného záměru na silnici I/23 Rosice–Zakřany (DS44).

➤ **Silnice I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel (DS44)**

(k bodům 106a, 106b přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS09 a byl vymezen návrhový koridor DS44 I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK, kde byly prověřovány možnosti řešení obchvatu Rosic. Do modelování dopravy bylo v dané oblasti zahrnuto řešení dvou nosných komunikací, a to silnice I/23 ze západu a silnice II/394 z jihu na dálnici D1. Preferovaný dopravní model předpokládá tzv. jižní obchvat Rosic a Zastávky na silnici I/23, a to od Vysokých Popovic po ulici Brněnskou (napojení současné silnice II/394). Vlivem obchvatu dochází k úbytku/přerozdělení intenzit dopravy ze „staré“ I/23 na „novou“ I/23 na celém průběhu Zastávky a Rosic. Jižní obchvat oproti severnímu obchvatu řeší dopravu komplexně nejen pro město Rosice, ale i pro obec Zastávka, a navíc je systémově spojen s řešením obchvatu Tetčic (II/394). Globální přínos do celého území je nesporně vyšší. Obchvat je veden mimo současná i výhledová urbanizovaná území – má tedy opravdu „extravilánový“ charakter.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce, a dále prioritu uvedenou v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

Podkladem pro vymezení koridoru DS44 byla „Technickoekonomická studie I/23 Rosice–Zakřany, příloha“ (Linio Plan, s.r.o., 2018).

➤ **Silnice I/40 Mikulov – Sedlec (DS17)**

(k bodům 107, 108 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Bylo upraveno trasování navrženého koridoru DS17 tak, aby směřoval k plánované MÚK na D52 u hraničního přechodu Mikulov. V souvislosti s tím byla upravena textová část (popis šířky koridoru atd.).

Odůvodnění:

Úprava koncepce nasměrování silnice I/40 k nové MÚK u hraničního přechodu ČR/Rakousko vychází z podnětu města Mikulova, které tento záměr koordinuje s ŘSD ČR (které pro něj nechalo zpracovat níže uvedenou dokumentaci). Ta posloužila také jako podklad pro nově zpracováváný územní plán Mikulov (viz návrh ÚP pro veřejné projednání, Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., 2018). V rámci ZÚR se tedy jedná o úpravu směřující ke zkoordinování s aktuálním stavem této problematiky. Změna nasměrování komunikace jednak zlepší její dopravní návaznost na trasu D52 (původně byla silnice I/40 napojena v zastávce Mikulova na silnici I/52) a zároveň bude vedena mimo zastavěné území města, čímž se omezí její vliv na zdraví obyvatel.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce, a dále prioritu uvedenou v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

Podkladem pro úpravu koridoru DS17 byla dokumentace „D52 5206.2 MÚK Mikulov jih – st. hranice ČR/Rakousko, technický podklad pro změny ÚPD Mikulov“ (PK OSSENDORF s.r.o., 2016).

➤ **Silnice I/43h Česká – Lipůvka (DS46)**

(k bodům 114a, 114b přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS13 a byl vymezen návrhový koridor DS46 I/43h Česká – Lipůvka, úprava s odstraněním bodových závad.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK, pro tento záměr se zároveň zpracovává podrobnější projektová dokumentace, která má za cíl odstranit současný nevyhovující stav tohoto úseku.

Úprava silnice I/43 v úseku Česká–Lipůvka představuje možnost úpravy současné komunikace v daném úseku bez ohledu na vývoj, způsob a čas realizace koncepčního opatření v podobě nové komunikace „43“. Stávající stav je v současné době nevyhovující jak z hlediska kapacit, tak i z hlediska bezpečnosti silničního provozu (nenormové křižovatky, připojení území, kolize s pěším provozem včetně zastávek IDS, kolize s místním provozem). Nový stav dané komunikace bude zahrnovat homogenizaci trasy v podobě dvoupruhové komunikace I. třídy se třemi mimoúrovňovými křižovatkami a omezeným přístupem (např. vyloučením místní dopravy a systému zastávek IDS na místní komunikační systém – tedy mimo silnici I. třídy). Úprava zahrnuje tři samostatné části, které mohou být realizovány samostatně a každá z nich má svůj specifický význam:

- MÚK Podlesí – realizace mimoúrovňové křižovatky jako dopravně-bezpečnostní opatření – odstranění současné bodové závady na silnici I. třídy (úrovňová křižovatka a připojení území v nevhodném místě a s nenormovými parametry);
- MÚK Kuřim-východ – nahrazení současné nekapacitní úrovňové křižovatky s nebezpečnou kolizí s pěší dopravou novou mimoúrovňovou křižovatkou;
- MÚK Lipůvka – odstranění nekapacitní úrovňové křižovatky silnic I/43 a II/379 uvnitř Lipůvky a její nahrazení (v souladu s ÚPD – ÚP Lipůvka) mimoúrovňovou křižovatkou v extravilánu – tedy mimo zastavěné území Lipůvky. Dojde tak k bezpečnému rozdělení dvou hlavních dopravních směrů – Svitavy a Blansko mimo místní režim.

Ve všech případech se jedná o úpravu stávající trasy v plochách vymezených v platných (nebo zpracovávaných) ÚPD. Cílem úprav je zlepšit stávající nevyhovující stav, který bude vyhovovat jak stávajícím, tak i výhledovým potřebám.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce, a dále prioritu uvedenou v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

Podkladem pro vymezení koridoru DS46 byla především dokumentace „I/43 MÚK Lipůvka + MÚK Kuřim východ + Podlesí, obchvat“ (PK OSSENDORF s.r.o., 2018).

➤ **Silnice I/51 Hodonín, obchvat (DS59)**

(k bodům 114c, 114d přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS15 a byl vymezen návrhový koridor DS59 I/51 Hodonín, obchvat.

Odůvodnění:

Vymezení návrhového koridoru vychází z rostoucích intenzit dopravy na průtahu silnice I/51 městem. Realizace obchvatu Hodonína silnice I/51 je jednou z priorit města Hodonína, a to z důvodu nutného odklonění tranzitní dopravy směřující ze stávající I/55 (budoucí D55) směrem do Slovenské republiky mimo obytnou zástavbu Hodonína. Předmětná stavba byla v minulosti již stavebně povolena, ale z důvodu ekonomické neefektivnosti nebyla realizována. Město Hodonín v uplynulých letech vyvíjelo snahu o znovuoobnovu přípravných prací na této pro město Hodonín velmi důležité stavbě. V současnosti se potřeba obchvatu města na úrovni Ministerstva dopravy znovu posuzuje.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3c) a (7), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb k centrům v přiléhajícím území sousedních zemí a podpora dopravní infrastruktury pro propojení JMK s okolními státy, a dále prioritu v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

Rozsah koridoru DS59 je vymezen na základě rozsahu dosavadní územní rezervy RDS15, která vycházela z původní podrobné projektové dokumentace.

➤ **I/52 MÚK Moravanská (DS54)**

(k bodům 114e, 114f přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla vymezena plocha DS54 pro mimoúrovňovou křižovatku Moravanská (křížení silnice I/52 a silnic III/15276, III/15277, III/15268, III/15281).

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK. MÚK Moravanská patří dlouhodobě ke strategickým dopravním stavbám pro město Brno a jihozápadní sektor brněnské aglomerace. Absence této křižovatky se silně negativně projevuje jak v chování přepravních proudů, tak i v možném rozvoji na obou stranách silnice I/52. Tato tvoří jednu z nejvýznamnějších městských radiál a její propojení do okolí (včetně křížení) je velmi silně omezeno, což silně urbanizaci škodí. Stávající příčné propojení přes I/52 je na silnici II/150 v Modřicích a dále až těsně před dálnicí D1 – podjezd Ořechovská u OC Futurum. Druhé jmenované napojení ulice Ořechovské (silnice III/15275) na I/52 je v současné době jediné, které jednak napojuje území na komunikační síť směrem k dálnici D1 i do města Brna a zároveň umožňuje vzájemné propojení obou částí ulice Vídeňské. Současný stav je nevyhovující jak z hlediska kapacit, dopravní bezpečnosti, tak i z hlediska legislativního – vzdálenost křižovatek.

Potřebu na doplnění komunikační sítě v tomto směru má zajistit právě MÚK Moravanská propojující jednak oba kolektory (silnice III/15277 a III/15268) přes silnici I/52, ale spojující také oblast Moravany/Nebovidy s Modřicemi, Horními Heršpicemi (se silnicí III/15278). Dalším přínosem je významné zlepšení napojení celé výrobně-komerční zóny mezi Brnem a Modřicemi přímo na vyšší komunikační – silnici I/52. Realizace křižovatky rovněž odstraní úrovňové křížení silnice III/15281 přes koridorovou železniční trať č. 250 a výhledovou trať vysokorychlostní železnice (VRT) Brno – Vranovice.

MÚK Moravanská je ve výhledu součástí celého dopravního komplexu, který dále tvoří severní obchvat Modřic (viz záměr DS52) a další možné úpravy komunikační sítě v rozvojovém území Dolních Heršpic a Přízřenic (výhledová přeložka silnice III/15278). Bez této křižovatky je další rozvoj kontaktní zóny podél silnice I/52 problematický.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury...“, dále prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (8a), která sleduje především vytváření územních podmínek pro rozvoj a zkvalitnění krajské silniční sítě.

Rozsah plochy DS54 je vymezen na základě „Studie proveditelnosti a aktualizace akce Mosty Moravanská“ (PK OSSENDORF, 2016).

➤ **Kuřim, jižní obchvat (DS45)**

(k bodům 118a, 118b přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS12 a byl vymezen návrhový koridor DS45 Kuřim, jižní obchvat.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK. Na základě dopravně inženýrských dat a navrženého trasování komunikací v lokalitě „Kuřim“ lze k dalšímu sledování jednoznačně doporučit Jižní obchvat města (JOK). Podmínkou je však, že tato stavba není konečnou v řešení problematiky „43“, ale bude výhledově navázáno na řešení trasy „43“ k dálnici D1. Rovněž je předpoklad, že etapové řešení „43“ jde od severu, a tedy odpadá problematické řešení v případě prioritní stavby D1 – Kuřim. Pak by Jižní obchvat Kuřimi nebyl realizovatelný. Z dopravně inženýrského posouzení je tato varianta nejúčinnější – odvádí mimo zastavěné oblasti jak dopravu z „43“ tak i dopravu z Tišnovska. Jedná o maximální ponížení tranzitující dopravy přes Kuřim. Rovněž z hlediska trasování a ochrany krajiny je Jižní obchvat Kuřimi vhodný, neboť reliéf terénu „Kuřimská hora“ kříží tunelovým úsekem. Jižní obchvat Kuřimi lze velmi vhodně etapizovat, neboť již etapa mezi stávající sil. I/43 a sil. II/385 na Tišnov má velmi pozitivní účinky na město Kuřim.

V prostoru západní části JOK u Kuřimky bude v dalších projektových fázích nutné zkoordinovat více záměrů, které se zde sledují. Jedná se zejména o umístění poldru na Kuřimce, který má primárně ochránit zástavbu Moravských Knínic, ale může zároveň částečně sloužit pro odvodnění tělesa komunikace „43“ a JOK. Dalšími souvisejícími záměry jsou nová ČOV Kuřim a lokální biocentrum na Kuřimce.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) zaměřenou na vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť a dále prioritu uvedenou v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

V úkolech pro územní plánování pro koridor DS45 je kromě jiných uveden také požadavek na nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) při průchodu komunikace v blízkosti

obytné zástavby Kuřimi. Tento požadavek směřuje k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území.

Podkladem pro vymezení koridoru DS45 byla především dokumentace „D43 D1 – Kuřim–Svitávka, technicko-ekonomická studie“ (PK OSSENDORF s. r.o., 2016).

➤ **Jihozápadní tangenta Troubsko (D1) – Modřice (D52/JT)**

(po společném jednání vypuštěno)

Řešení:

Byly zrušeny územní rezervy RDS08-A, RDS08-B a pro společné jednání byl vymezen návrhový koridor DS43 Jihozápadní tangenta Troubsko (D1) – Modřice (D52/JT), který je součástí variantního řešení varianty I/3. Po společném jednání byla v dokumentaci ponechána varianta I/2, tj. silniční I/43 bez JZT. Ostatní varianty byly vypuštěny, včetně JZT.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z výsledků ÚS JMK. Doporučená varianta představuje řešení propojení D43 a D52 v podobě tzv. JZT (jihozápadní tangenta), konkrétně pak mezi MÚK Troubsko na dálnici D1 a MÚK Modřice na JT (propojení D52 a D2). Jedná se o trasu Modřickou, tedy přimknutou k městu Brnu. Uprostřed je navržena se silnicí III/15275 MÚK Nebovidy, kde je napojeno území v ose Nebovidy – Moravy – budoucí MÚK Moravanská. Z hlediska zatížení je možno konstatovat, že poloha JZT je velmi atraktivní – intenzity dopravy jsou vyšší než na D43 – cca 27 tis. voz/den, což má za kladný následek ve snížení zatížení systému, který tvoří dálnice D1 (MÚK Brno Západ – MÚK Brno Centrum) a současné sil. I/52 (ul. Vídeňská). Z dopravního hlediska je propojení D43 v podobě JZT (Modřické stopa) včetně dálnice D2 nejúčinnějším opatřením pro vnitroměstskou (pro celý západní sektor) i aglomerační dopravu. Z obou dříve sledovaných tras (tj. Modřické a Želešické) lze jednoznačně doporučit JZT v Modřické stopě, druhou stopu lze z dalšího uvažování vypustit.

Přestože JZT rozkládá z dopravního hlediska pozitivním způsobem dopravní intenzity v jihozápadní části aglomerace a města Brna, není z kapacitního hlediska nezbytně nutná, neboť propojení D1–D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty (JT) dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.

Navrhaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (7) zaměřenou na vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť a dále prioritu uvedenou v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

Podkladem pro vymezení koridoru DS43 byla především dopracovaná dokumentace „R52 – Jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II“ (PK OSSENDORF, 2015), kde byla návaznost na JZT řešena.

Úpravy po společném jednání vyplývají z rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020. Na jeho základě bylo v A1 ZÚR JMK ponecháno řešení varianty I/2, tj. silniční řešení komunikace 43 (ozn. I/43) bez JZT, ostatní varianty byly vypuštěny (včetně koridoru DS43).

➤ **Silnice II/425 Rajhrad – Modřice (dosavadní DS39)**

(k bodům 121, 122, 123 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Dosavadní koridor DS39 byl zrušen.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z ÚS JMK, kde bylo prokázáno, že uvedené propojení souběžné s trasou silnice I/52 není v dopravním systému potřebné a ani není reálné ho v tomto území tímto způsobem vést.

➤ **Silnice II/152 Ořechov – Hajany, obchvat (DS47)**

(k bodům 121, 122, 123 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS20 a byl vymezen návrhový koridor DS47 II/152 Ořechov – Hajany, obchvat.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z ÚS JMK, kde byl prokázán pozitivní přínos obchvatu, který snižuje dopravní zatížení obytného území obou obcí na průtahu silnice II/152.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení a dále zkvalitnění krajské silniční sítě. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

Podkladem pro vymezení koridoru DS47 byla „Studie modernizace silnice II/152 Ivančice – Moravské Bránice – Želešice“ (HBH Projekt, spol. s r.o., 2011).

➤ **Silnice II/394 Tetčice, obchvat (DS48)**

(k bodům 121, 122, 123 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS22 a byl vymezen návrhový koridor DS48 II/394 Tetčice, obchvat.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z ÚS JMK, kde byl prokázán pozitivní přínos a efektivita obchvatu (ve spojení s řešením jižního obchvatu Rosic – viz DS44), který snižuje dopravní zatížení obytného území obce na průtahu silnice II/394 a zlepšuje kvalitu dopravního spojení do Ivančic.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení a dále zkvalitnění

krajské silniční síť. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

Podkladem pro vymezení koridoru DS48 byla „Technickoekonomická studie I/23 Rosice–Zakřany, přeložka“ (Linio Plan, s.r.o., 2018).

➤ **Silnice II/394 Neslovice, obchvat (DS49)**

(k bodům 121, 122, 123 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS23 a byl vymezen návrhový koridor DS49 II/394 Neslovice, obchvat.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z ÚS JMK, kde byl prokázán pozitivní přínos a efektivita obchvatu, který snižuje dopravní zatížení obytného území obce na průtahu silnice II/394 a zlepšuje kvalitu dopravního spojení do Ivančic.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení a dále zkvalitnění krajské silniční sítě. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

Podkladem pro vymezení koridoru DS49 byla studie „Neslovice II/394, obchvat“ (Rybák – projektování staveb spol. s r.o., 2017).

➤ **Silnice II/416 Vojkovice – Hrušovany, přeložka (DS50)**

(k bodům 121, 122, 123 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS25 a byl vymezen návrhový koridor DS50 II/416 Vojkovice – Hrušovany, přeložka.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z ÚS JMK, kde byl prokázán pozitivní přínos a efektivita propojení od plánovaného obchvatu Blučiny (DS32) k existujícímu obchvatu Hrušovan. Celé toto propojení pak funguje jako částečný obchvat Židlochovic a je součástí uvažované přeložky tahu silnice II/416 Blučina – Pohořelice. Zároveň pomáhá lépe převádět průjezdnou dopravu mezi dálnicemi D2 (MÚK Blučina) a D52 (MÚK Ledce).

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení a dále zkvalitnění krajské silniční sítě. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

Podkladem pro vymezení koridoru DS50 byla „Vyhledávací studie přeložky krajské silnice I/416 v úseku Vojkovice – Hrušovany u Brna“ (HBH Projekt spol. s r.o., 2013).

➤ **Silnice II/416 Telnice – Křenovice, přeložka (DS51)**

(k bodům 121, 122, 123 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS26 a část územní rezervy RDS27 a byl vymezen návrhový koridor DS51 II/416 Telnice – Křenovice, přeložka.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z ÚS JMK, kde byl prokázán pozitivní přínos celého systému přeložek silnic II/380 (Telnice, obchvat) a II/416 (respektive také II/418), jak byly prověřeny ve zpracovaných územních studiích „Územní studie Silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna“ (Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., 2012) a „Územní studie silnic II. třídy v území ovlivněném rozvodnou 400/220/110 kV Sokolnice“ (KNESL+KYNČL s.r.o., 2015). Přeložky fungují jako obchvaty všech obcí na současných trasách silnic II/385 (Telnice), II/416 (Hrušky, Šaratice, Hostěrádky-Rešov, Újezd u Brna, Žatčany) a II/418 (Újezd u Brna, Sokolnice), ze kterých odvádí průjezdnou dopravu.

Navržený koridor DS51 je na východní straně ukončen na stávající silnici mezi Hruškami a Křenovicemi, na zbylé části do Slavkova byla ponechána územní rezerva RDS27 s upraveným názvem „II/416 Křenovice – Slavkov u Brna, přeložka“. V tomto území je nutné trasu silnice v budoucnu zkoordinovat s variantním řešením železnice (Křenovická spojka ve variantních koridorech územní rezervy RDZ08-A, RDZ08-B). Zároveň je zde nutné dořešit napojení přeložky silnice II/416 ve Slavkově na silnici I/50 a související komunikační síť.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení a dále zkvalitnění krajské silniční sítě. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

Podkladem pro vymezení koridoru DS51 byly „Územní studie Silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna“ (Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., 2012) a „Územní studie silnic II. třídy v území ovlivněném rozvodnou 400/220/110 kV Sokolnice“ (KNESL+KYNČL s.r.o., 2015).

➤ **Silnice II/380 Telnice, obchvat (DS55)**

(k bodům 121, 122, 123 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byl vymezen návrhový koridor DS55 II/380 Telnice, obchvat.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z ÚS JMK, kde byl prokázán pozitivní přínos celého systému přeložek silnic II/380 (Telnice, obchvat) a II/416 (respektive také II/418), jak byly prověřeny ve zpracované „Územní studii silnic II. třídy v území ovlivněném rozvodnou 400/220/110 kV Sokolnice“ (KNESL+KYNČL s.r.o., 2015). V této studii bylo prověřeno více variant obchvatu Telnice, vybráno pak bylo řešení, které je koordinováno i s navazujícími přeložkami silnice II/416. Potřeba obchvatů obcí vychází ze značného zatížení průjezdnou dopravu, která má cíl v Brně. V případě Telnice se jedná o významnou historickou trasu Brno–Hodonín.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení a dále zkvalitnění krajské silniční sítě. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

Podkladem pro vymezení koridoru DS55 byla „Územní studie silnic II. třídy v území ovlivněném rozvodnou 400/220/110 kV Sokolnice“ (KNESL+KYNČL s.r.o., 2015).

➤ **Silnice II/416 Měnín, obchvat (DS56)**

(k bodům 121, 122, 123 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byl vymezen návrhový koridor DS56 II/416 Měnín, obchvat.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z ÚS JMK, kde byl prokázán pozitivní přínos dílčích přeložek silnice II/416, jak byly prověřeny ve zpracované „Územní studii silnic II. třídy v území ovlivněném rozvodnou 400/220/110 kV Sokolnice“ (KNESL+KYNČL s.r.o., 2015). V případě obchvatu Měnína se jedná o samostatně realizovatelný záměr bez vazby na další uvažované stavby na tahu silnice II/416. Obchvat odvádí ze zástavby Měnína průjezdnou dopravu, která územím projíždí ve směru D2(Blučina) – I/50 (Slavkov).

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení a dále zkvalitnění krajské silniční sítě. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

Podkladem pro vymezení koridoru DS55 byla „Územní studie silnic II. třídy v území ovlivněném rozvodnou 400/220/110 kV Sokolnice“ (KNESL+KYNČL s.r.o., 2015).

➤ **Silnice II/416 Hrušovany u Brna – Ledce – Pohořelice, přeložka tahu, homogenizace (DS57)**

(k bodům 121, 122, 123 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS24 a byl vymezen návrhový koridor DS57 II/416 Hrušovany u Brna – Ledce – Pohořelice, přeložka tahu, homogenizace.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z „Vyhledávací studie přeložky krajské silnice I/416 v úseku Vojkovice – Hrušovany u Brna“ (HBH Projekt spol. s r.o., 2013), která řešila pokračování obchvatu Blučiny jihozápadním směrem do Hrušovan a která zároveň následně předpokládala přesun tahu silnice II/416 na dnešní silnice III. třídy III/41619 (Hrušovany–Ledce) a III/42510 (Ledce–Pohořelice) a tím od průjezdné dopravy odlehčit průtah Židlochovic.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních

podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení a dále zkvalitnění krajské silniční sítě. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

Vzhledem k tomu, že koridor kopíruje trasy stávajících silnic III. třídy a má sloužit pouze jako podklad pro jejich homogenizaci a rozšíření na požadované parametry, byl vymezen v minimální šířce 30 m s tím, že byly vytvořeny podmínky pro uvažovanou přestavbu stávající průsečné křižovatky u Leduců na okružní.

➤ **Silnice II/426 Strážnice, obchvat (DS60)**

(k bodům 121, 122, 123 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byl upraven rozsah územních rezerv RDS18-A a RDS18-B a byl vymezen návrhový koridor DS60 II/426 Strážnice, obchvat. Části původních územních rezerv západně od DS60 zůstaly zachovány s pozměněným názvem RDS18-A (I/55 Petrov, obchvat, varianta jižní) a RDS18-B (I/55 Petrov, obchvat, varianta severní). Původní části územních rezerv východně od DS60 (v trase Strážnice–Vnorovy) byly zrušeny a na jejich místě byla vymezena nová územní rezerva RDS37 I/55 Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel.

Odůvodnění:

Vymezení návrhového koridoru pro obchvat Strážnice je vyvoláno pokračující přípravou výstavby dálnice D55 od Otrokovic přes Staré Město u Uh. Hradiště do Bzence. Další úsek Bzenec–Rohatec, který prochází přes rozsáhlý lesní masiv Bzenecké doubravy bude zřejmě uveden do provozu později, a proto se očekává, že pod dobu několika let bude dálnice D55 ve směru od severu končit právě u Bzence na silnici I/54. Část dopravního proudu pak bude pravděpodobně pokračovat po silnici II/426 do Strážnice, kde se napojí na dnešní trasu silnice I/55. Současná podoba silnice II/426 v zástavbě Strážnice je přitom svými parametry pro převedení takového množství dopravy zcela nevyhovující. Z toho důvodu je nutné začít připravovat řešení obchvatu Strážnice od Bzence k silnici I/55.

Obchvat Strážnice byl dříve spojován i s obchvatem sousedního Petrova a byl zamýšlen jako celková přeložka silnice I/55, která na východě navazovala na obchvat Vnorov a Veselí nad Moravou. Obchvat Petrova byl prověřován ve dvou variantách – severní a jižní. Severní varianta prochází chráněným územím EVL a její realizace je v této podobě nepravděpodobná, jižní varianta prochází složitějším terénem přes území CHKO a na západní straně se přibližuje k zástavbě a památkové rezervaci Vinné sklepy Petrov-Plže, z kterého důvodu není akceptovatelná z pohledu obce Petrov. Dnes, kdy je v pokročilém stádiu příprava dálnice D55, se jeví realizace obchvatů na současné silnici I/55 jako nereálná, neboť lze předpokládat, že dálnice převezme velkou část průjezdné dopravy a odlehčí obcím na stávající trase I/55.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení a dále zkvalitnění krajské silniční sítě. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

Podkladem pro vymezení koridoru DS60 byla „Územní studie silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov“ (PK OSSENDORF s.r.o., 2014).

➤ **Silnice II/380 Těšany – Moutnice, obchvat (DS61)**

(k bodům 121, 122, 123 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS21 a byl vymezen návrhový koridor DS61 II/380 Těšany – Moutnice, obchvat.

Odůvodnění:

Vymezení návrhového koridoru vychází z požadavku na řešení zatížení obcí na tahu silnice II/380 průjezdnou dopravou. Obchvaty obcí odvádí dopravu ze zástavby, jsou dlouhodobě sledovány a jsou zaneseny i v ÚPD obcí.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení a dále zkvalitnění krajské silniční sítě. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

Podkladem pro vymezení koridoru DS61 byla „Územní studie silnice II/380 Sokolnice–Čejč“ (URBANISMUS, ARCHITEKTURA, DESIGN – STUDIO, spol. s r.o., 2012) a územní plány obcí Těšany a Moutnice.

➤ **Silnice III/15278 Modřice, obchvat (DS52)**

(k bodům 125a, 125b přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS33 a byl vymezen návrhový koridor DS52 III/15278 Modřice, severní obchvat.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z ÚS JMK, kde byl prokázán pozitivní přínos systému složeného z MÚK Moravanská a severního obchvatu Modřic, který má větší dopad na okolní komunikační síť.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os.“ Záměr doplňuje do území uvnitř rozvojové oblasti OB3 (Metropolitní rozvojová oblast Brno) novou trasu pro silniční dopravu, která má za cíl odvést dopravní zatížení ze zastavěného území Modřic a zlepšit tak podmínky pro ochranu veřejného zdraví podél současné trasy silnice (snížení hluku a emisí).

Navrhovaný záměr dále naplňuje priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (8a) a (12), které sledují především zkvalitnění krajské silniční sítě a zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí. Záměr doplňuje krajskou silniční síť o obchvat Modřic, který vytvoří vhodné podmínky pro snížení dopravního zatížení v současné zástavbě Modřic a zlepšení životního prostředí prostřednictvím snížení hluku a emisí z dopravy.

V rámci poslední vyhledávací „Studie III/15278 Modřice“ (PKOSSENDORF, 2019), byla potvrzena dosud sledovaná trasa obchvatu (dosavadní koridor RDS33). Ve studii byla na území mezi ramenem Svatky (Mlýnský náhon) a mostu na II/152 přes řeku Svatku silnice navržena tak, že může tvořit zároveň

protipovodňovou hráz v rámci samostatného projektu „Modřice – protipovodňová opatření“ a řešení bylo současně zkoordinováno s Generelem odvodnění města Brna. Podrobné řešení protipovodňových opatření a jejich koordinace s vedením plánovaného obchvatu Modřic bude součástí dalších navazujících dokumentací.

Z výsledku dopravně inženýrské prognózy v ÚS JMK pro rok 2035 je patrné, že atraktivita dopravy ze směru od Brna po ulici Modřická / Masarykova zůstává co se týče dopravní intenzity stejná jako v roce 2020. Z tohoto výsledku lze odvodit, že poptávka v severní lokalitě Modřic je natolik silná, že tato intenzita bude stále na přibližně stejné úrovni. To je způsobeno stávajícími potřebami obsluhy území zejména funkce bydlení a dále průmyslu a služeb. Jednoznačný pozitivní dopad však realizace severního obchvatu přináší v napojení Modřic z jihu, a to po ulici nám. Svobody, tedy v úseku sil. III/15278 od křižovatky se sil. II/152 až po křižovatku s ulicí Husovou. Právě tento úsek lze považovat z hlediska pozitivního efektu zklidnění průtahové silnice, vedoucí hustě zastavěnou částí rodinných domů, za jednoznačně přínosný. V tomto případě hovoříme o cca ½ poklesu dopravní intenzity oproti současnému stavu. Dalším aspektem pro vybudování obchvatu je i nárůst dopravy, který bude generovat nejenom samotné propojení silnic III. tříd přes I/52 v podobě mimoúrovňové křižovatky MÚK Moravanská, který je strategickým bodem pro další rozvoj území podél sil. I/52, ale i rozvoj území na katastru Přízřenic a celkové urbanizaci území dle územně plánovací dokumentace.

Dopravní model pro rok 2035 prokázal, že cca za 15 let nedojde k navýšení dopravy na průtahu Modřicemi, ale intenzita v inkriminovaném úseku od Brna až po křižovatku s ul. Husovou bude na stejné úrovni. V rámci celkové proměny dopravní sítě ve vazbě na urbánní rozvoj území dojde k redistribuci dopravních proudů tak, že průtahová a obchvatová komunikace od severu přenese cca polovinu z 12 tisíc voz./den (RPDI).

Je nutné podotknout, že dopravní modelování v rámci tak obsáhlého území jako je JMK není zpracováno a definováno v takovém detailu, aby umožnilo vkládání konkrétních odporů (zklidňovacích prvků), které by pomohly přinutit dopravní proud více využívat obchvatové komunikace. Při tvorbě dopravních modelů komunikační sítě pro potřeby ZÚR, které jsou východiskem pro hodnocení, je použit jednotný přístup, prioritou je především poměrové porovnání jednotlivých variant mezi sebou, resp. porovnání jejich dopadů do území. Z tohoto důvodu nebyly při modelování dopravy vloženy do výpočtů omezující faktory, jako jsou odpory jednotlivých křižovatek nebo omezování rychlosti přes sídla či v jejich blízkosti.

Ke vztahu severního obchvatu Modřic a jižní tangenty (JT) je možné uvést toto: JT odvádí vozidla ze silnice I/52 ul. Vídeňská a Brněnská, přičemž jde o vozidla z relace (II/425 + D52) → Brno. Obchvat Modřic odvádí vozidla ze silnice III/15278, částečně i silnice III/15280 ul. Masarykova, Husova, Chrlická, přičemž jde o vozidla z relace (Chrlice + Olympia) → Brno, které nebudou využívat dálnici D2. Pro relaci (II/425 + D52) → Brno je severní obchvat nezajímavý. Pokud nebude JT vybudována, resp. bude vybudována s časovou prodlevou, budou nadále přetěžovány silnice II/152 a I/52, nikoliv severní obchvat Modřic. Naopak samotný severní obchvat uleví centru Modřic bez ohledu na JT.

První etapa severního obchvatu Modřic (mezi II/152 a III/15278) by mohla relativně rychle (cca do 10 let) významně městu Modřice ulehčit. Navíc tato etapa zároveň plní funkci protipovodňového opatření, takže její realizace má i pozitivní vliv na ochranu území.

➤ Brno, Slatina, obchvat (DS33)

(k bodům 125c, 125d přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Dosavadní koridor DS33 byl zrušen a pro společné jednání byl nahrazen návrhovým koridorem ve variantách:

- DS33-A II/430 Brno, Slatina, obchvat, varianta jihovýchodní (pro variantu III/1);
- DS33-B II/430 Brno, Slatina, obchvat, varianta severovýchodní (pro variantu III/2);
- DS33-C II/430 Brno, Slatina, obchvat, varianta jihozápadní (pro variantu III/3);
- DS33-D II/430 Brno, Slatina, obchvat, varianta severozápadní (pro variantu III/4).

Po společném jednání byla v dokumentaci ponechána varianta III/1, tj. jihovýchodní s novou MÚK Podolí. Ostatní varianty byly vypuštěny. Dále byl upraven název koridoru, který byl nově zahrnut mezi silnice III. třídy: „silnice III. třídy **DS33** Brno, Slatina, obchvat“.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z ÚS JMK, ale byl pro společné jednání doplněn o další varianty kombinující novou souběžnou silnici podél dálnice D1 s doposud sledovaným obchvatem Slatiny (původní koridor DS33), tedy bez nutnosti realizace nového napojení na silnici I/50 (Ostravskou radiálu).

Navržené dopravní řešení představuje komplexní úpravu dopravního systému v širším území s detailním dopadem na oblast Slatiny a Šlapanic, včetně napojení na Letiště Brno Tuřany. Primárním úkolem je odvedení tranzitní dopravy z krajské komunikační sítě mimo urbanizovanou část Slatiny, a to jak z pohledu napojení regionu na město Brno, tak z pohledu připojení letiště na vyšší komunikační systém.

Úprava krajské komunikační sítě byla pro společné jednání navržena ve čtyřech variantách – čtyřech návrhových koridorech (viz také popis variant a schémata v kap. G.4.1. „Variantní řešení silniční dopravy v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK“).

DS33-A (varianta III/1)

Navržené řešení propojilo silnici I/50 (Ostravskou radiálu) přes silnice II/430 a III/15286 až po MÚK Černovická terasa (D1 × III/15289). Tímto by došlo k možnosti „uzavření“ Slatiny před tranzitující dopravou. Obchvat vlastně tvořil paralelní komunikaci k dálnici D1, a to ze dvou stran – severní část komunikace procházela na západní straně D1 (na straně Slatiny), jižní část komunikace procházela na východní straně D1 (na straně Šlapanic). Právě „přesmyknutí“ komunikace přes těleso dálnice D1 a oddělení dvou křižovatek na stávající silnici III/15286 by umožnilo maximální potlačení vztahu do Slatiny. U severní části bylo počítáno s novým propojením silnice II/430 a silnice I/50 (poloviční MÚK Podolí), jižní část byla výhodně trasována až za dálnicí D1 ve směru od zástavby Slatiny. Systém by velmi odlehčil dnešní křižovatce na silnici II/430 (Hviezdoslavova/Bedřichovická), polovina dopravních pohybů z města Brna směrem k MÚK Černovická terasa (směrem na letiště) by byla realizována právě až na vzdálenější nové křižovatce (MÚK Podolí). Varianta vykazovala nejvyšší dopravní účinnost k zastavěným oblastem – odvedení tranzitujících vztahů mimo zastavěná území.

DS33-B (varianta III/2)

Navržené řešení propojilo silnici I/50 (Ostravskou radiálu) přes silnice II/430 a III/15286 až po MÚK Černovická terasa (D1 × III/15289). Tímto by došlo k možnosti „uzavření“ Slatiny před tranzitující dopravou. Od varianty III/1 se lišila pouze trasováním jižní části komunikace, která byla vedena po

severní straně dálnice D1 (tedy blíže k zástavbě Slatiny) a na stávající silnici III/15286 Slatina–Šlapanice byla navržena jen jedna křižovatka. Výhodnost nového napojení na silnici I/50 (Ostravskou radiálu) prostřednictvím MÚK Podolí byla zachována.

DS33-C (varianta III/3)

Navržené řešení propojilo silnici I/50 (Ostravskou radiálu) přes silnice II/430 a III/15286 až po MÚK Černovická terasa (D1 × III/15289). Tímto by došlo k možnosti „uzavření“ Slatiny před tranzitující dopravou. Od var. III/1 a III/2 se toto řešení lišilo napojením na silnici II/430 a potažmo silnici I/50 (Ostravskou radiálu). V této variantě byla komunikace napojena na dnešní křižovatku Hvězdoslavova/Bedřichovická (bylo počítáno se s její přestavbou a zkapacitněním). Severní část nové komunikace využívala dříve sledovanou trasu obchvatu (původní záměr DS33) ze stávající křižovatky Hvězdoslavova/Bedřichovická, která by tak zůstala silně dopravně zatížena. V jižní části byl „obchvat“ veden na straně Šlapanic jižně od dálnice D1. Řešení bylo z koncepčního řešení účinné, avšak severovýchodní vedení obchvatu Slatiny se blížilo k obytné zástavbě.

DS33-D (varianta III/4)

Navržené řešení propojilo silnici I/50 (Ostravskou radiálu) přes silnice II/430 a III/15286 až po MÚK Černovická terasa (D1 × III/15289). Tímto by došlo k možnosti „uzavření“ Slatiny před tranzitující dopravou. Od var. III/1 a III/2 se toto řešení lišilo napojením na silnici II/430 a potažmo silnici I/50 (Ostravskou radiálu). V této variantě byla komunikace napojena na dnešní křižovatku Hvězdoslavova/Bedřichovická (bylo počítáno s její přestavbou a zkapacitněním). Severní část nové komunikace využívala dříve sledovanou trasu obchvatu (původní záměr DS33) ze stávající křižovatky Hvězdoslavova/Bedřichovická, která by tak zůstala silně dopravně zatížena. V jižní části je „obchvat“ veden na straně Slatiny severně od dálnice D1. Řešení bylo z koncepčního řešení účinné, avšak vedení obchvatu se blížilo na více místech k obytné zástavbě.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení a dále zkvalitnění krajské silniční sítě. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

Podkladem pro vymezení nových variantních koridorů DS33 bylo podrobné řešení na úrovni technické studie zpracované v rámci ÚS JMK (PK OSSENDORF, 2018) a dosavadní vymezení koridoru DS33.

Výsledné označení silnice, která bude tvořit propojení mezi stávající II/430 a MÚK Černovická terasa není známo, dle stanoviska OD KrÚ JMK je jasné, že se bude jednat o silnici III. třídy, nejpravděpodobněji o přeložku silnice III/15283.

Úpravy po společném jednání vyplývají z rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020. Na jeho základě bylo v A1 ZÚR JMK ponecháno řešení varianty III/1, ostatní varianty byly vypuštěny. S ohledem na výše uvedené stanovisko OD KrÚ JMK byl záměr DS33 po společném jednání přesunut z kategorie silnic II. třídy (z bodů 121, 122, 123 ZÚR JMK) mezi silnice III. třídy.

➤ **Napojení Sivic na II/430**

(po společném jednání vypuštěno)

Řešení:

Pro společné jednání byl vymezen návrhový koridor DS58 Svice – II/430, který je součástí variantního řešení varianty II/2.

Po společném jednání byla v dokumentaci ponechána varianta II/1, tj. řešení s MÚK Rohlenka. Varianta II/2 s MÚK Tvarožná včetně napojení Sivic (DS58) byla vypuštěna.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z ÚS JMK, kde bylo alternativně prověřeno řešení zkapacitnění dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice (podrobněji viz DS42). Součástí varianty s novou MÚK Tvarožná (v koridoru DS42-B) je také nové propojení mezi silnicí II/430 a Sivicemi v trase dnešní polní cesty, které zlepšuje návaznost okolního území na navržené řešení MÚK. Ve variantě II/1, kde je navržena MÚK Rohlenka navazující dobře na stávající silniční síť se toto propojení nejeví jako nutné.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení a dále zkvalitnění krajské silniční sítě. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v bodě (12) sledující zlepšování kvality životního prostředí a ochranu zdraví lidí.

Podkladem pro vymezení koridoru DS58 bylo podrobnější řešení zpracované v rámci ÚS JMK (PK OSSENDORF, 2018).

Úpravy po společném jednání vyplývají z rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020. Na jeho základě bylo v A1 ZÚR JMK ponecháno řešení varianty II/1, tj. zkapacitnění D1 s MÚK Rohlenka, řešení s MÚK Tvarožná bylo vypuštěno (včetně nového napojení Sivic – DS58).

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

KONCEPCE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

(k bodu 126 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

V rámci A1 ZÚR JMK bylo na základě požadavku Ministerstva dopravy přistoupeno k vymezení návrhového koridoru pro vysokorychlostní trať Brno–Šakvice, která je jedním ze tří pilotních úseků VRT v České republice. Z toho důvodu bylo upraveno znění bodu 126 tak, aby kromě koridorů územních rezerv VRT zahrnoval i návrhové koridory pro VRT.

NÁVRHOVÉ ZÁMĚRY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

V rámci A1 ZÚR JMK byly do ZÚR JMK vloženy nové návrhové koridory, případně byly upraveny návrhové koridory již v ZÚR JMK obsažené. Návrh nových návrhových koridorů vyplynul z těchto oblastí:

- prověření územních rezerv železniční dopravy;
- prověření dosud vymezených koridorů žel. dopravy z hlediska jejich souladu s danými záměry;
- prověření dalších záměrů železniční dopravy.

V souladu s požadavkem Zprávy o uplatňování prověřeny všechny územní rezervy pro železniční dopravu vymezené v dosud platných ZÚR JMK. Prověření územních rezerv je popsáno v kap. G.4.4. tohoto odůvodnění. Další záměry na rozvoj železniční dopravy vyplynuly z podnětů dotčených organizací.

V následujícím textu jsou popsány doplňované či upravované návrhové záměry, a to v pořadí, v jakém jsou obsaženy v textové části ZÚR JMK (respektive v příloze č. 1 odůvodnění, která obsahuje text výroku ZÚR JMK se zaznačením změn).

➤ **VRT Brno–Šakvice (DZ11)**

(k bodům 129a, 129b přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena část územní rezervy RDZ05 a byl vymezen návrhový koridor DZ11 VRT Brno – Šakvice. Zbytek územní rezervy jižně od Šakvic byl přejmenován na RDZ05 VRT Šakvice – Břeclav – hranice ČR / Rakousko (– Wien).

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z požadavku Ministerstva dopravy, potažmo Správy železniční dopravní cesty, na vymezení návrhového koridoru pro vybraný pilotní úsek dopravního systému Rychlých spojení, který byl identifikován v rámci dokumentu „Zrychlená příprava pilotních úseků VRT“ (SŽDC, 2018). Pro vybrané části systému Rychlých spojení jsou zpracovávány studie proveditelnosti, které přesněji umísťují dané záměry do území s ohledem na požadované parametry tratí a omezení střetů v území se zástavbou, územími ochrany přírody apod. a také upřesňují představy o budoucím provozu a ekonomické efektivitě záměrů.

Na základě analýzy přínosů, příležitostí a rizik byly vytipovány tři úseky vhodné pro realizaci pilotních projektů VRT. Jedná se o VRT POLABÍ (Praha–Běchovice – Poříčany), VRT MORAVSKÁ BRÁNA (Přerov – Ostrava) a VRT JIŽNÍ MORAVA (Brno – Šakvice). Všechny tři vybrané prioritní úseky mají významný přínos i pro stávající dopravu, která je dnes realizována na jiných tratích vedených ve směru nově uvažovaných úseků. Zvyšují kapacitu železnice v daném směru, čímž zvyšují spolehlivost dopravy a umožňují její další rozvoj. Ten je dnes limitován omezenou kapacitou, a to jak v osobní, tak nákladní dopravě. Díky zvýšení kapacity může dojít i ke zrychlení vlaků vlivem omezení zbytečného předjíždění vlaků různých kategorií a umělému zpomalování jízdy vlaků vlivem vysokého obsazení trati.

Pro VRT JIŽNÍ MORAVA se v současnosti zpracovává studie proveditelnosti, pro účel A1 ZÚR JMK byly Správou železnic poskytnuty její výstupy (umístění tratě včetně výškového uspořádání, předpokládané intenzity provozu atd.). V dalších fázích bude zpřesňováno technické řešení trati tak, aby došlo k maximálnímu respektování a ochraně zástavby a také území ochrany přírody (EVL Vranovický a Plačkův les).

Úsek vysokorychlostní trati Brno – Břeclav – státní hranice je součástí připravovaného mezinárodního spojení hlavních měst zemí V4 a je součástí evropského železničního systému.

VRT Brno – Břeclav s pokračováním na státní hranici pravděpodobně bude v návaznosti na doposud učiněná rozhodnutí budována ve dvou etapách, kdy první z nich je úsek Brno – Šakvice. Provizorní ukončení první etapy severně od Vranovic (dříve tako zvažované) neplní cíle nového úseku v regionální dopravě. Takové ukončení vytváří nedostatečně kapacitní úsek mezi stanicí Vranovice a stanicí Šakvice.

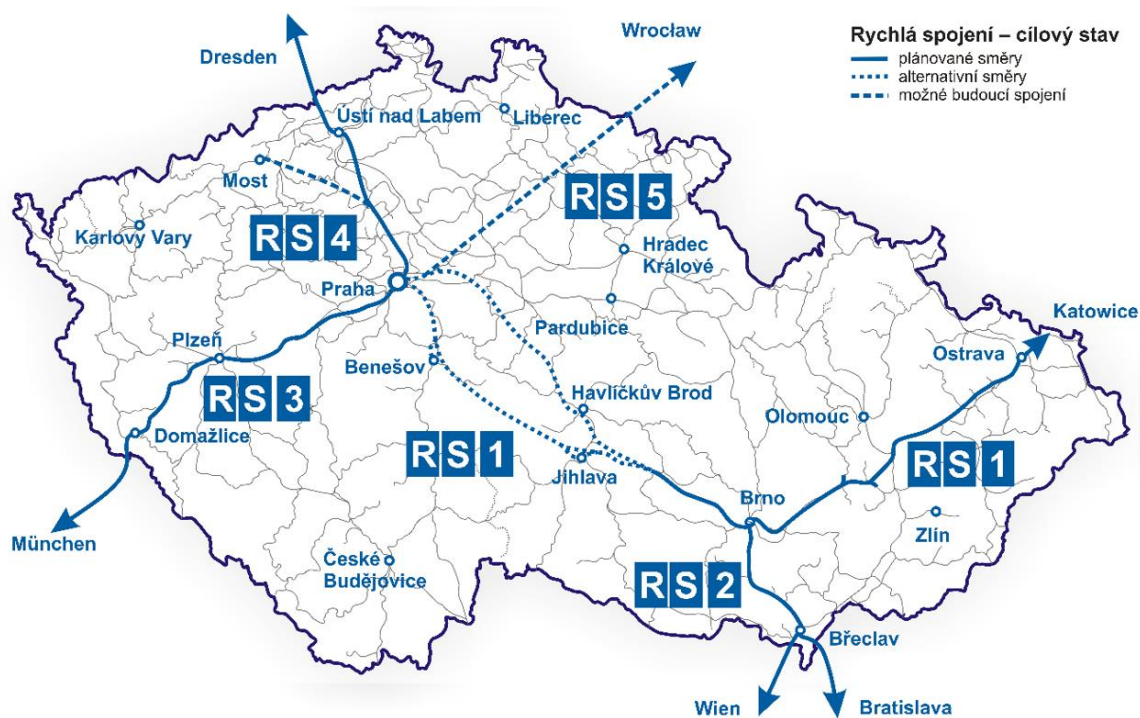
Průchod územím je navrhován s maximálním ohledem na prvky ochrany přírody i s cílem minimalizovat dopad na obyvatele, proto není vhodné vést trasu pro rychlosti vlaků okolo 200 km/h středem obce Vranovice s omezenými možnostmi provedení protihlukové ochrany v prostoru železniční stanice.

Technicky je velmi obtížné až nemožné lokálně odklánět trasu od hlavního směru, protože směrové oblouky trasy pro rychlosti 250 km/h a více se pohybují v řádech 5000–8000 m. V případě chráněného území jižně od obce Vranovice navíc není s ohledem na liniový charakter tohoto území a jeho polohu kolmou k VRT možné navrhnout trasu bez zásahu do chráněného území. Trasu je však možné lokálně přizpůsobit v jejím výškovém vedení i technickém provedení, aby její stavba v maximální míře respektovala požadavky ochrany krajiny (hydrologické poměry, krajinný ráz, ...).

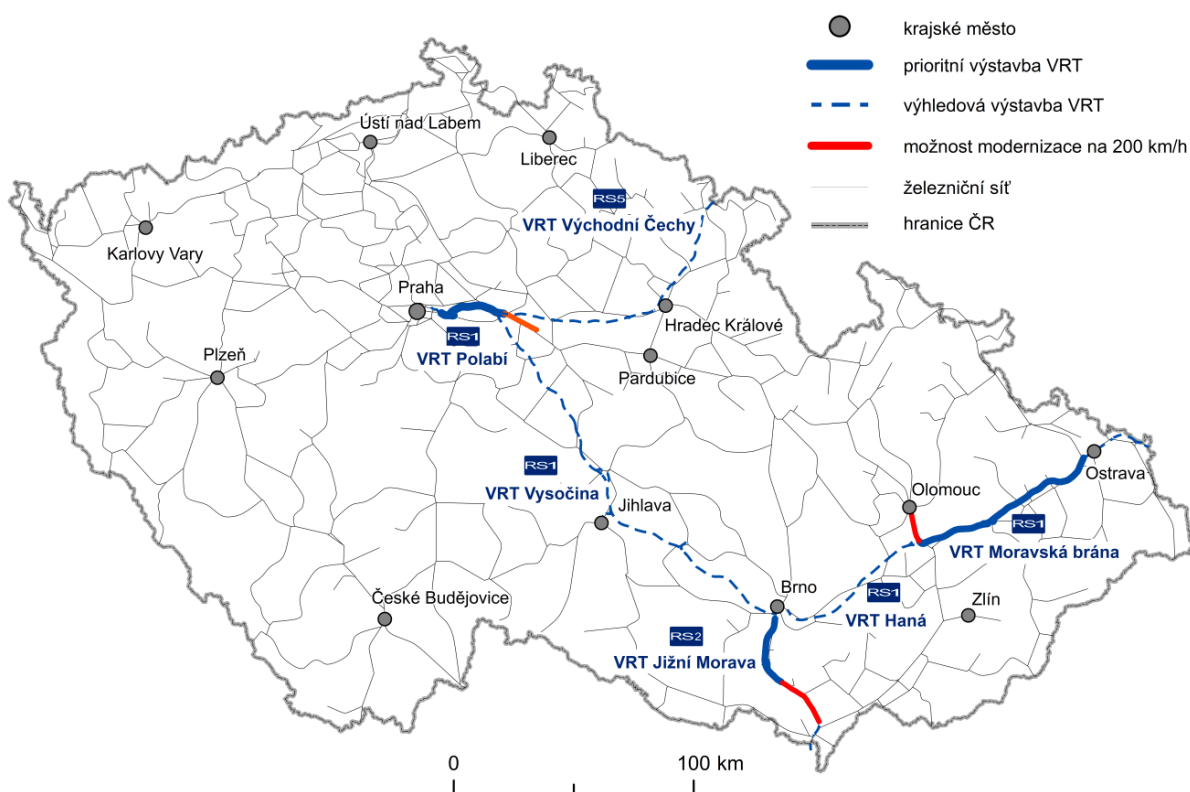
Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a) a (3b), které sledují především vytváření územních podmínek pro rozvoj dalších center osídlení kraje a posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení, dále prioritu uvedenou v bodě (7) zaměřenou na vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů, a prioritu uvedenou v bodě (8b) zaměřenou na vytváření územních podmínek pro zkvalitnění železniční infrastruktury zajišťující dostupnost všech částí kraje.

Podkladem pro vymezení koridoru DZ11 byla studie proveditelnosti (2019), šířka koridoru 200 m byla vymezena dle požadavku Správy železnic, koridor byl ve vybraných místech (např. u předpokládaného křížení se silnicemi) rozšířen. V prostoru Rajhradu se počítá s tunelovým řešením, trasa VRT zde byla již v minulosti zkoordinována s připravovanou jižní tangentou D52, viz studii „R52 – Jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II“ (PK OSSENDORF, 2015).,

V úkolech pro územní plánování pro koridor DZ11 je kromě jiných uveden také požadavek na nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) zejména při průchodu tratě lokalitami Modřice, Popovice, Rajhrad, Vranovice, Pouzdřany, Popice. Tento požadavek směřuje k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území.



Přehledná mapa s vyznačením směrů Rychlých spojení (RS), zdroj: Ministerstvo dopravy



Prioritní úseky v kontextu dalšího uvažovaného rozvoje sítě tratí Rychlých spojení, zdroj: Správa železnic

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

(k bodům 136, 137 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byl zrušen návrhový koridor DZ05 Trať Hrušovany u Brna – Židlochovice, obnova a elektrizace.

Odůvodnění:

Zrušení návrhového koridoru vychází ze skutečnosti, že daný záměr je již realizován, provoz na trati byl zahájen v prosinci 2019. Z tohoto důvodu již není nutné tento záměr v návrhové podobě v ZÚR JMK dále sledovat.

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

(k bodům 146, 147 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Na několika místech byl v grafické části upraven rozsah koridoru DZ10, návazně byla upravena textová část.

Odůvodnění:

Úprava koridoru vychází z dokumentace pro územní řízení, kterou si nechala pro optimalizaci trati na základě předchozích studií proveditelnosti zpracovat Správa železnic. Koridor byl rozšířen v místech, kde se počítá s úpravou směrových oblouků na trati a kde nová osa trati vystupovala z dosavadního koridoru DZ10. Pro bezproblémovou realizaci úprav trati je nutné koridor v těchto úsecích rozšířit.

Navrhaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a) a (3b), které sledují především vytváření územních podmínek pro rozvoj dalších center osídlení kraje a posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení, a dále prioritu uvedenou v bodě (8b) zaměřenou na vytváření územních podmínek pro zkvalitnění železniční infrastruktury zajišťující dostupnost všech částí kraje.

Podkladem pro úpravy koridoru DZ10 byla DÚR „Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo)“ (MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. a další, 2019).

➤ **Trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje (– Česká Třebová), optimalizace (DZ12)**

(k bodům 147a, 147b přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDZ07 a byl vymezen návrhový koridor DZ12 Trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje (– Česká Třebová), optimalizace.

Odůvodnění:

Hlavním cílem optimalizace trati č. 260 jsou úpravy směřující k zavedení dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení, odstranění propadů traťové rychlosti, odstranění úrovnového přístupu na nástupiště s přístupem přes hlavní koleje, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, zlepšení technického stavu řešené trati a k zajištění parametrů interoperability a parametrů potřebných pro provoz nákladní dopravy. To vše má zajistit zvýšení bezpečnosti železničního provozu a komfort cestujících veřejnosti, spolehlivost provozu a zvýšení

kapacity trati, splnění požadavků TSI a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 a především umožnění provážení vlaků délky 740 m.

Rekonstrukce tratě č. 260 Brno – Česká Třebová byla v rámci systému koridorových tratí řešena jako jedna z prvních a navíc nedosahovala parametrů modernizace, ale pouze tzv. „optimalizace“. V současné době Správa železnic, Stavební správa východ připravuje na trati č. 260 v úseku Brno – Blansko tyto stavby: DOZ Brno – Skalice nad Svitavou (včetně), Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v žst. Brno hl.n., Modernizace žst. Brno-Židenice a úpravy v žst. Brno-Maloměřice, Brno-Maloměřice St.6 – Adamov, BC, Adamov – Blansko, BC, Rekonstrukce nástupišť v žst. Adamov, Boskovická spojka. Předmětem těchto dílčích staveb jsou úpravy tratě v obvodu dráhy, zejména:

- komplexní rekonstrukce železničního svršku, částečně i spodku, v dílčím rozsahu sanace železničního spodku, zřízení konstrukčních vrstev železničního spodku, odvodnění;
- rekonstrukce vybraných mostních objektů, rekonstrukce tunelů, opěrných, resp. zárubních zdí a přilehlých skalních svahů;
- náhrada úrovnových nástupišť nových nástupišti s výškou 550 mm na TK, bezbariérový přístup na nástupiště;
- úpravy trakčního vedení, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, technologických zařízení.

Vliv na území mimo obvod dráhy, tj. na území v ochranném pásmu dráhy (mimo náhrad přejezdů mimoúrovňovým křížením – např. v žst. Rájec-Jestřebí), se nepředpokládá.

Výjimkou je uvažované výhledové ztrojkolejnění trati v úseku Blansko – Skalice nad Svitavou, které navazuje na připravovanou Boskovickou spojku a zvýší kapacitu tohoto traťového úseku. Třetí kolej bude pravděpodobně přidána na východní stranu současného kolejiště.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a) a (3b), které sledují především vytváření územních podmínek pro rozvoj dalších center osídlení kraje a posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení, a dále prioritu uvedenou v bodě (8b) zaměřenou na vytváření územních podmínek pro zkvalitnění železniční infrastruktury zajišťující dostupnost všech částí kraje.

Koridor DZ12 byl vymezen s ohledem na výše uvedené v minimální šířce 60 m, která je rozšířena v místech plánovaného ztrojkolejnění až na 120 m (mimo zástavbu obcí).

INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM

➤ Letovice, terminál IDS (dosavadní DI04)

(k bodům 160, 161, 162 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Dosavadní plocha DI04 byla zrušena.

Odůvodnění:

Terminál IDS v Letovicích již byl realizován, a proto je možné návrhovou plochu určenou pro jeho výstavbu ze ZÚR vypustit.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

➤ Greenways Praha – Vídeň

(k bodům 174, 177 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Do výčtu dotčených obcí v textové části byly doplněny další obce v ORP Znojmo.

Odůvodnění:

Úprava vychází z podnětu Odboru regionálního rozvoje Krajského úřadu Jihomoravského kraje, který má na starost koordinaci dálkových i krajských tras cyklistické dopravy na území JMK. Řešení navazuje na Koncepti rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2016–2023 schváleno Zastupitelstvem JMK v únoru 2016.

Uvedený odbor zadal zpracování studií proveditelnosti některých úseků dálkových i krajských koridorů na území JMK. Zpracované studie proveditelnosti řešily změny vedení zadaných úseků, došlo i k variantním změnám ve vedení dálkových tras. Bylo prověřeno variantní řešení vedení části koridoru Greenways Praha–Vídeň, které prochází katastrálními územími obcí Pod molí, Mašovice, Znojmo, Dobšice, Dyje, Tasovice, Krhovice, Strachotice, Slup, Jaroslavice. Pro vytvoření vhodných podmínek pro realizaci možné variantní trasy byly tyto obce vloženy do výčtu dotčených obcí uvedeného v ZÚR JMK.

Navržené řešení naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (22) – vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika) a dále prioritu uvedenou v bodě (7c) ZÚR JMK – vytvářet územní podmínky pro rozvoj a zkvalitnění infrastruktury pro cyklistickou dopravu jako alternativní formy každodenní dopravy na kratší vzdálenosti, pro podporu rozvoje infrastruktury pro rekreační cyklistickou dopravu ke zpřístupnění a propojení oblastí a center cestovního ruchu a rekreace.

➤ Brno – Jinačovice – Kuřim

(k bodu 178 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Mezi krajské cyklistické koridory byla doplněna trasa Brno–Jinačovice–Kuřim.

Odůvodnění:

Úprava vychází z podnětu Odboru regionálního rozvoje Krajského úřadu Jihomoravského kraje, který má na starost koordinaci dálkových i krajských tras cyklistické dopravy na území JMK. Řešení navazuje na Koncepti rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2016–2023 schváleno Zastupitelstvem JMK v únoru 2016.

Navržené řešení naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (22) – vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika) a dále prioritu uvedenou v bodě (7c) ZÚR JMK – vytvářet územní podmínky pro rozvoj a zkvalitnění infrastruktury pro cyklistickou dopravu jako alternativní formy každodenní dopravy na kratší vzdálenosti, pro podporu rozvoje infrastruktury pro rekreační cyklistickou dopravu ke zpřístupnění a propojení oblastí a center cestovního ruchu a rekreace.

Aktuálně se pro cyklistický koridor Brno–Jinačovice–Kuřim zpracovává dokumentace pro územní řízení. Z důvodu vytvoření vhodných podmínek pro koordinaci koridoru v území a pro jeho realizaci byla tato trasa krajského významu vložena do ZÚR JMK.

➤ **Střelice – Rebešovice – Cyklistická stezka Brno-Vídeň (podél Bobravy)**

(k bodu 178 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Mezi krajské cyklistické koridory byla doplněna trasa Střelice – Rebešovice – Cyklistická stezka Brno-Vídeň (podél Bobravy).

Odůvodnění:

Úprava vychází z podnětu Odboru regionálního rozvoje Krajského úřadu Jihomoravského kraje, který má na starost koordinaci dálkových i krajských tras cyklistické dopravy na území JMK. Řešení navazuje na Koncepti rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období 2016–2023 schváleno Zastupitelstvem JMK v únoru 2016.

Navržené řešení naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (22) – vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika) a dále prioritu uvedenou v bodě (7c) ZÚR JMK – vytvářet územní podmínky pro rozvoj a zkvalitnění infrastruktury pro cyklistickou dopravu jako alternativní formy každodenní dopravy na kratší vzdálenosti, pro podporu rozvoje infrastruktury pro rekreační cyklistickou dopravu ke zpřístupnění a propojení oblastí a center cestovního ruchu a rekreace.

Aktuálně se pro cyklistický koridor Střelice – Rebešovice – Cyklistická stezka Brno-Vídeň (podél Bobravy) zpracovává dokumentace pro územní řízení. Z důvodu vytvoření vhodných podmínek pro koordinaci koridoru v území a pro jeho realizaci byla tato trasa krajského významu vložena do ZÚR JMK.

G.4.2. Technická infrastruktura

ELEKTROENERGETIKA

➤ **Koncepce elektroenergetiky**

(k bodu 181 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Do výčtu sledovaných páteřních tras elektrických vedení 400 kV byly doplněny nové dvě trasy Otrokovice – Sokolnice a Slavětice – Čebín, jejichž návrh vyplývá z požadavku PÚR ČR.

Odůvodnění:

Úprava vychází z požadavku PÚR ČR, kam byly v rámci Aktualizace č. 1 doplněny na území JMK další dva záměry na zkapacitnění stávajících tras ZVN 400 kV (viz dále).

➤ **(Slavětice –) hranice kraje – Sokolnice, nové vedení 400 kV (TEE02)**

(k bodu 184 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

V grafické části byl rozšířen koridor určený pro elektrické vedení 400 kV u rozvodny Sokolnice, v návaznosti byla upravena i textová část (popis šířky koridoru).

Odůvodnění:

Úprava vychází z požadavku ČEPS v souvislosti s plánovanými záměry na zkapacitnění sítě elektrických vedení zapojených do elektrické stanice Sokolnice. Rozšíření koridoru TEE02 (E12 dle PÚR ČR: Slavětice–Sokolnice) je navrženo z důvodu umožnění budoucí optimalizace zaústění záměru do TR Sokolnice dle aktuálních technických trendů a rozvoje v území blízkém TR Sokolnice. Vzhledem k souběhu značného množství linek při zaústění do rozvodny Sokolnice bylo nutné posoudit jejich vzájemné uspořádání ve vztahu k připravovanému rozšíření a rekonstrukci rozvodny. Z toho vyplynulo, že z technického hlediska bude pravděpodobně nutné některé linky zaústit do rozvodny Sokolnice jinak, než bylo původně plánováno. Pro pokrytí této možnosti je v rámci A1 ZÚR JMK navrženo mírné rozšíření koridoru TEE02 ve vazbě na elektrickou stanici Sokolnice.

Navržené řešení naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny...“, prioritu PÚR ČR (30) „Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.“ Záměr dále naplňuje prioritu ZÚR JMK uvedeno v bodě (9) „Vytvářet územní podmínky pro zajištění a podporu optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou všech částí kraje...“.

➤ **(Otrokovice –) hranice kraje – Sokolnice, zdvojení vedení 400 kV (TEE27)**

(k bodům 182, 185a, 186 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byl vymezen nový návrhový koridor TEE27 (Otrokovice –) hranice kraje – Sokolnice, zdvojení vedení 400 kV.

Odůvodnění:

Řešení vychází z požadavku platné PÚR ČR, která po Aktualizaci č. 1 obsahuje záměr zdvojení stávajícího vedení 400 kV Otrokovice-Sokolnice pod označením E19.

Cílem záměru je přestavba jednoduchého stávajícího vedení 400 kV V417 Otrokovice – Sokolnice na dvojité vedení 400 kV s označením V417/817. Stávající vedení zabezpečuje propojení transformoven Otrokovice a Sokolnice, tedy propojení území Jihomoravského a Zlínského kraje. Stávající přenosová schopnost jednoduchého vedení 400 kV V417 je 2010 A. Požadovaná přenosová schopnost zdvojeného vedení 400 kV V417/817 je 2500 A na každý systém.

Délka jak stávajícího, tak zdvojeného vedení 400 kV je cca 74 km.

Trasa koridoru je vedena primárně v trase stávajícího jednoduchého vedení 400 kV V417. Z důvodu zaústění na vývodové portály v nově konfigurované TR Sokolnice a rovněž z důvodu koordinace s dalším rozvojovými záměry ČEPS je v části trasy o délce cca 1 km před TR Sokolnice vedení umístěno v nové trase. Dále je vedení umístěno v nové trase z důvodu řešení lokálních kolizních situací. Trasa byla volena s ohledem na územní plány dotčených obcí a respektování záměrů nadregionálního významu (dálnice, rychlostní komunikace, železnice apod.) a vzhledem k souběžnému umístění s dalšími prvky technické a dopravní infrastruktury svým průběhem respektuje požadavky politiky územního rozvoje na prostupnost a minimalizaci rozsahu fragmentace krajiny.

Pro účely prověření trasy byla v roce 2017 zpracována územně technická studie a podklady pro posouzení vlivu na životní prostředí včetně zainteresování dotčených orgánů státní správy, samosprávy na úrovni obcí a měst a správců dopravní a technické infrastruktury. Podmínky pro výstavbu a provoz

v koridoru budou předmětem posuzování vlivu na životní prostředí dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů („EIA“). Počátkem roku 2019 byla zpracována dokumentace pro oznámení záměru dle § 6 a přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. ČEPS, a.s. předpokládá posouzení EIA v průběhu roku 2019–2020.

Navržené řešení naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny...“, prioritu PÚR ČR (30) „Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávka vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.“ Záměr dále naplňuje prioritu ZÚR JMK uvedeno v bodě (9) „Vytvářet územní podmínky pro zajištění a podporu optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou všech částí kraje...“.

➤ (Slavětice –) hranice kraje – Veverské Knínice, zdvojení vedení 400 kV (TEE28)

(k bodům 182, 185b, 186 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byl vymezen nový návrhový koridor TEE28 (Slavětice –) hranice kraje – Veverské Knínice, zdvojení vedení 400 kV.

Odůvodnění:

Řešení vychází z požadavku platné PÚR ČR, která po Aktualizaci č. 1 obsahuje záměr zdvojení stávajícího vedení 400 kV Slavětice–Čebín pod označením E20.

Posílení profilu přenosové soustavy mezi stávajícími rozvodnami 400 kV Slavětice a Čebín prostřednictvím zdvojení stávajícího vedení 400 kV pomůže vyvádět současný výkon z lokality Slavětice i při neúplných stavech soustavy (např. rekonstrukcích) s cílem neomezovat významně produkci zdrojů do této lokality připojených a dále v případě rozvoje lokality Dukovany vyvést výkon těchto nově plánovaných jaderných zdrojů.

Přenosy výkonů v české soustavě směřují převážně ze západu na východ (z míst výroby do míst spotřeby, jak v kontextu české přenosové soustavy, tak z pohledu evropských propojených soustav). V případě poruchy je v této lokalitě přetěžován profil vycházející z rozvodny Slavětice. V posledních letech dochází k vysokým tranzitním tokům přes ČR z Německa do Rakouska. Tím se toky elektrické energie ze západu na východ v přenosové soustavě ČR ještě zvyšují.

Realizace posílení tohoto zdvojeného vedení 400 kV je proto systémovým opatřením v rozvoji přenosové soustavy, které zvýší efektivnost a zaručí spolehlivost provozu přenosové soustavy.

Záměr je vyvolán požadavky na spolehlivý provoz systému elektrizační soustavy a souborem závazků, plynoucích pro provozovatele přenosové soustavy z legislativy České republiky i Evropské unie a z pravidel Sdružení evropských provozovatelů přenosových soustav pro elektrickou energii (ENTSO-E). Platná legislativa přímo ukládá provozovateli přenosové soustavy zajišťovat rozvoj přenosové soustavy a povinnost bezodkladně přijmout opatření pro případnou nápravu stavu. Splněním závazků přijatých jak provozovatelem přenosové soustavy (ČEPS, a.s.), tak i vládou ČR se podmiňuje zachování účasti České republiky v mezinárodním propojení přenosové soustavy a fungování jednotného evropského trhu s elektrickou energií.

V neposlední řadě přispěje záměr k podstatnému zvýšení spolehlivosti dodávek elektrické energie v Jihomoravském kraji a Kraji Vysočina, umožní případný další průmyslový a ekonomický rozvoj oblasti a zajistí možnost připojení dalších nových zdrojů a spotřeb v této lokalitě.

Požadovaný koridor řeší zdvojení stávajícího jednoduchého vedení V434 pouze mezi TR Slavětice (resp. hranicí s Krajem Vysočina) a stožárem č. 112. Úsek vedení až po napojení do TR Čebín je součástí jiných navazujících záměrů společnosti ČEPS. Trasa zdvojeného vedení 400 kV s označením V434/834 je vedena ve stávající trase vedení východním směrem mezi obcemi Dukovany a Horní Dubňany až k lomovému bodu R12 (stožár č. 49). Od tohoto lomového bodu trasa vedení pokračuje severovýchodním směrem kolem obce Polánka, dále překoná řeku Jihlavu, severozápadně obchází město Ivančice a jihovýchodně město Oslavany, překročí řeku Oslavu a pokračuje až k lomovému bodu R17 (stožár č. 71). Od tohoto lomového bodu je trasa záměru vedena severním směrem, kde obchází ze severu obec Tetčice a z jihu město Rosice a překoná dálnici D1, podél které pokračuje až k lomovému bodu R25 (stožár č. 111). Od tohoto lomového bodu trasa záměru následně přechází vedení o napěťové hladině 220 kV s označením V203 a V207 a napojí se na stávající stožár č. 112 (843), případně se napojí na záměr vymezený v koridoru TEE03.

Koridor v navržené podobě tedy navazuje na již vymezený návrhový koridor TEE03 nebo na stávající vedení PS. Takto vymezený koridor umožní provozovateli PS vhodně propojit stávající a plánovanou infrastrukturu a tím posílit přenosovou schopnost PS ČR v Jihomoravském kraji.

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad podle § 21 písm. c) zákona za použití § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu vydalo 31. 5. 2019 souhlasné závazné stanovisko k záměru „V434/834 – zdvojení vedení“.

Navržené řešení naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny...“, prioritu PÚR ČR (30) „Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.“ Záměr dále naplňuje prioritu ZÚR JMK uvedeno v bodě (9) „Vytvářet územní podmínky pro zajištění a podporu optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou všech částí kraje...“.

PLYNÁRENSTVÍ

➤ VTL plynovod Šardice – Milotice (TEP09)

(k bodům 222, 224a, 225 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byl vymezen nový návrhový koridor TEP09 VTL plynovod Šardice – Milotice.

Odůvodnění:

Úprava vychází z požadavku oprávněného investora společnosti GasNet s.r.o.

Jedná se o dlouhodobě sledovaný záměr, který je důležitý z hlediska bezpečnosti a spolehlivosti provozování distribuční soustavy. Nově zvažovaný úsek VTL plynovodu DN 200, bude propojením mezi plynovodem DN 200 trasa „Šardice obchvat“ a plynovodem DN 150 trasa „Milotice–Dubňany“. Propojením těchto dvou plynovodů dojde k zaokruhování významné části VTL soustavy a tím k výraznému posílení bezpečnosti a spolehlivosti dodávek, spolu se zlepšením tlakových podmínek při maximálním zatížení VTL soustavy v zimním období.

Navržené řešení naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost

krajiny...“, prioritu PÚR ČR (30) „Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.“ Záměr dále naplňuje prioritu ZÚR JMK uvedeno v bodě (9) „Vytvářet územní podmínky pro zajištění a podporu optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou všech částí kraje...“.

PROTIPOVODŇOVÁ OPATŘENÍ

➤ Přírodě blízká protipovodňová opatření (POP01 – POP11)

(k bodům 237, 258, 427 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Přírodě blízká protipovodňová opatření byla zahrnuta mezi veřejně prospěšné stavby, v tomto smyslu byla upravena grafická část (legenda výkresu I.4.) a textová část v bodech 237 a 427.

Odůvodnění:

Úprava vychází z požadavku Povodí Moravy a města Brna, cílem je zajistit, aby stavby realizované v rámci přírodě blízkých protipovodňových opatření měly status veřejně prospěšných staveb.

Obecně jsou přírodě blízká protipovodňová opatření (PBPPPO) definována ve Věstníku MŽP ČR 2008-11 v Metodice odboru ochrany vod, která stanovuje postup komplexního řešení protipovodňové a protierozní ochrany pomocí přírodě blízkých opatření. V konkrétním případě města Brna byla přírodě blízká protipovodňová opatření definována ve studii proveditelnosti „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků“. Soulad této studie s metodikou PBPPPO byl jak ve fázi zadání, tak pro finální podobu potvrzen odborem ochrany vod MŽP.

Metodika PBPPPO uvádí následující typy (kategorie) opatření:

- PBPPPO v nezastavěném území. Snížení kapacity koryta revitalizací a formou zvýšení kapacity rozlivu do údolní nivy, které se podílí na transformaci povodňových průtoků;
- PBPPPO v zastavěných oblastech, zkapacitnění koryta a urychlení odtoku, složený profil se stěhovavou kynetou – revitalizovaným korytem, možnost ohrazování zastavěných území;
- PBPPPO transformací povodňové vlny v suchých retenčních nádržích nebo poldrech a revitalizace toku a niv ve zdrži;
- opatření na tocích, které zajišťují ekologickou nebo architektonickou funkci toku např. v parcích a zastavěných oblastech;
- ochrana fungujících retence záplavových území a opatření pro zlepšení hydromorfologické struktury toků na nivy;
- kombinovaná opatření.

Z výše uvedeného vyplývá, že technická opatření (ochranné zdi, hráze) spoluvytvářející složený profil toku nebo sloužící k ochraně zástavby jsou součástí PBPPPO, že PBPPPO mají jak charakter stavební (např. ochranné hráze, terénní úpravy, stavební revitalizace), tak charakter opatření (např. zvýšení rozlivu do údolní nivy, ochrana fungující retence), nebo jsou jejich kombinací. Například poldr je tvořen stavebním opatřením vybudování hráze, stejně jakou vymezením plochy určené k řízeným rozlivům vod v jeho zátopě. PBPPPO proto musí být možné realizovat jako VPS i VPO, kdy v mnoha případech se jedná o jejich kombinaci, kde není možné určit jasnou hranici mezi VPS a VPO.

➤ **Opatření na hlavních brněnských tocích (POP10)**

(k bodům 247, 258 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

V grafické části byl upraven rozsah prvku POP10 na území města Brna.

Odůvodnění:

Úprava vychází ze zpracované studie „Přírodě blízká POP a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků“ (AQUATIS a.s., 2015), kterou nechalo pro řešení protipovodňových opatření v Brně zpracovat Povodí Moravy. Studie byla dokončena až po vydání dosud platných ZÚR JMK, a proto je potřeba zkoordinovat její řešení s návrhem protipovodňové ochrany na brněnských tocích v ZÚR JMK. Tato opatření mají ve všech případech nadmístní význam, kdy se v Brně pomáhá zachycovat povodňová vlna, která by jinak zasáhla obce ležící níže na toku Svratky (např. Židlochovice). Nejedná se přitom pouze o opatření přímo na tocích (ohrázování, rozšíření koryta, bermy), ale i o související opatření v celé nivě brněnských toků (retenční prostory situované ve vhodných lokalitách pro umožnění rozlivu povodní a tím zpomalení jejich postupu dále po toku, např. poldr Chrlice).

Území ochrany přírody EVL Modřické rameno, PP Holásecká jezera, PR Černovický hájek, PP Rájecká tůň jsou řešením PPO dotčeny pouze změnou vodního režimu, a to ve smyslu obnovení či přiblížení přirozené četnosti zatápění území. Vzhledem k typu biotopu a předmětu ochrany mohou mít tyto skutečnosti spíše příznivý vliv, respektive jdou směrem k podpoře přirozeného vodního režimu. Lokality ochrany přírody leží navíc na okraji dotčeného regionu, kde se i samotný vliv na vodní režim bude postupně vytrácet. V maloplošných zvláště chráněných územích nejsou navrhována žádná stavební opatření či jiné přímé zásahy. V případě EVL Modřické Rameno jsou v některých případech navrhována protipovodňová liniová opatření v souběhu s tímto chráněným ramenem, respektive mezi ramenem a zástavbou. Ani v tomto případě ale stavební opatření nezasahují přímo do chráněné plochy a nebudou omezovat ani vodní režim tohoto ramene. Krajský úřad ve svých vyjádřeních vyloučil negativní vliv na soustavu Natura 2000, obecně nevyslovil žádné připomínky k dotčení chráněných ploch.

Navržené řešení naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (25) „Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod...“ a návazně na to naplňuje i prioritu ZÚR JMK uvedeno v bodě (18) „Vytvářet územní podmínky pro preventivní ochranu území před přírodními katastrofami (záplavy, eroze, sesuvy, sucho apod.) a potenciálními riziky s cílem minimalizovat rozsah případných škod z působení přírodních sil v území.“.

Rozsah záměru POP10 byl upraven dle výsledku konzultací a podle aktuálního podkladu získaného od Povodí Moravy (2019), který byl vytvořen na základě zpracované studie přírodě blízkých opatření a na základě aktuální situace přípravy v území.

G.4.3. Územní systém ekologické stability

Níže uvedené úpravy vymezení prvků ÚSES se promítly do výkresu I.2. (Výkres ploch a koridorů nadmístního významu, včetně územního systému ekologické stability).

➤ **Reg. biocentra RBC JM35 Deblinek a RBC 56 Únanovka, nadreg. biokoridory K 139MH a K 139T**

(k bodu 261 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Ve výkresu I.2 grafické části ZÚR JMK jsou zvětšeny plochy pro regionální biocentra RBC JM35 Deblinek a RBC 56 Únanovka a v důsledku zvětšení plochy pro RBC JM35 Deblinek zmenšeny koridory pro nadregionální biokoridory K 139MH a K 139T.

V tabulce *Plochy pro regionální biocentra* zařazené v bodu (261) textové části ZÚR JMK jsou změněny některé údaje u RBC JM35 Deblinek a RBC 56 Únanovka. U RBC JM35 Deblinek jsou přidány údaje ve sloupcích "rozmanitost ekosystémů" - údaj "-2UR" a "obec" - údaje "Tvoříhráz, Únanov" a změněna hodnota ve sloupci "prostorový ukazatel – výměra plochy pro upřesnění biocentra [ha]" - nová hodnota je "82". U RBC 56 Únanovka jsou změněny údaje ve sloupcích "rozmanitost ekosystémů" - zrušeny údaje "1BP, 1BE" a přidány údaje "1BE, 1BP, -2BE (4.1a)" a "prostorový ukazatel – výměra plochy pro upřesnění biocentra [ha]" - nová hodnota je "235".

Odůvodnění:

Ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byl stanoven požadavek "prověřit vymezení koridoru pro nadregionální biokoridor K 139T na území obce Suchohrdly". Při prověření vymezení bylo zjištěno, že vymezení regionálních biocenter RBC JM35 Deblinek a RBC 56 Únanovka (funkčně souvisejících s uvedeným nadregionálním biokoridorem) v územně plánovací dokumentaci obcí Suchohrdly a Kyjovice částečně neodpovídá vymezení ploch pro tato regionální biocentra v ZÚR JMK (významně přesahuje mimo tyto plochy). Souvisejícím efektem zvětšení plochy pro RBC JM35 Deblinek je zmenšení koridorů pro nadregionální biokoridory K 139MH a K 139T (o části začleněné nově do plochy pro RBC JM35 Deblinek). Navržená rozšíření ploch pro obě regionálních biocenter zajistí soulad řešení územně plánovací dokumentace obcí Suchohrdly a Tvoříhráz s řešením ZÚR JMK. Jiné úpravy vymezení koridoru pro nadregionálního biokoridoru K 139T ve smyslu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK nejsou potřebné.

➤ **Regionální biocentrum RBC 36A Hevlín 1**

(k bodu 261 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Ve výkresu I.2 grafické části ZÚR JMK je upravena plocha pro regionální biocentrum RBC 36A Hevlín 1, a to tak, že je část původní plochy pro biocentrum zrušena a nová část plochy pro biocentrum přidána. V tabulce *Plochy pro regionální biocentra* zařazené v bodu (261) textové části ZÚR JMK je u RBC 36A Hevlín 1 změněn údaj ve sloupci "prostorový ukazatel – výměra plochy pro upřesnění biocentra [ha]" - nová hodnota je "64".

Odůvodnění:

Ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byl stanoven požadavek "prověřit vymezení plochy pro regionální biocentrum RBC 36A Hevlín 1 na území obce Hevlín". Při prověření vymezení bylo zjištěno, že je v plánu společných zařízení komplexní pozemkové úpravy v k. ú. Hevlín navrženo zpřesněné vymezení

regionální biocentra ne zcela odpovídající vymezení plochy pro toto biocentrum v ZÚR JMK (s významným přesahem vně této plochy). Navržené přidání nové části plochy pro regionální biocentrum zajistí soulad řešení pozemkové úpravy s řešením ZÚR JMK a zároveň umožní zapracování zpřesněného vymezení regionálního biocentra dle plánu společných zařízení komplexní pozemkové úpravy v k. ú. Hevlín do územně plánovací dokumentace obce Hevlín. Zpřesněné vymezení RBC 36A Hevlín 1 v plánu společných zařízení zároveň umožňuje vyjmout z plochy pro vymezení biocentra jiné partie území.

➤ **Regionální biocentrum RBC JM36 Prosiměřice, regionální biokoridory RK JM034 a RK JM035**

(k bodu 261 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Ve výkresu I.2 grafické části ZÚR JMK je nově vymezena plocha pro regionální biocentrum RBC JM36 Prosiměřice a zrušena plocha pro regionální biocentrum RBC JM36 Stošíkovice a v důsledku toho zkrácen koridor pro regionální biokoridor RK JM034 a prodloužen koridor pro regionální biokoridor RK JM035.

V tabulce *Plochy pro regionální biocentra* zařazené v bodu (261) textové části ZÚR JMK je nově začleněn řádek s příslušnými údaji pro RBC JM36 Prosiměřice a zrušen řádek pro RBC JM36 Stošíkovice.

V tabulce *Koridory pro regionální biokoridory* zařazené v bodu (261) textové části ZÚR JMK jsou změněny některé údaje u RK JM034 a RK JM035. U RK JM034 jsou zrušeny údaje ve sloupcích "rozmanitost ekosystémů" - zrušen údaj "-2UR" (z důvodu dublování informace) a "obec" - údaj "Prosiměřice". U RK JM035 jsou přidány údaje ve sloupcích "prostorový ukazatel – šířka koridoru pro upřesnění [m]" - údaj "proměnná šířka" a "obec" - údaj "Prosiměřice".

Odůvodnění:

Ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly stanoveny požadavky "prověřit vymezení plochy pro regionální biocentrum RBC JM36 Stošíkovice na území obcí Prosiměřice, Stošíkovice na Louce, Vítonice a Žerotice" a "prověřit vymezení koridorů pro regionální biokoridory RK JM034 a RK JM035 (v návaznosti na nové vymezení RBC JM36 Stošíkovice) na území obcí Prosiměřice, Stošíkovice na Louce, Vítonice a Žerotice". Při prověření vymezení bylo zjištěno, že je v plánu společných zařízení komplexní pozemkové úpravy v k. ú. Prosiměřice navrženo přesunutí regionálního biocentra RBC JM36 Stošíkovice do zcela nové polohy severozápadně od plochy pro vymezení biocentra dle ZÚR JMK. Vzhledem k zásadní změně polohy se původní název biocentra "Stošíkovice" stal nelogickým a biocentru je nově přidělen název "Prosiměřice". Souvisejícím efektem zrušení plochy pro RBC JM36 Stošíkovice a vymezení nové plochy pro RBC JM36 Prosiměřice je výrazné zkrácení koridoru pro regionální biokoridor RK JM034 (o část začleněnou nově do plochy pro RBC JM36 Prosiměřice a navazující část začleněnou nově do koridoru pro regionální biokoridor RK JM035) a výrazné prodloužení koridoru pro regionální biokoridor RK JM035 (přes prostor zrušené plochy pro regionální biocentrum RBC JM36 Stošíkovice a dále na úkor koridoru pro regionální biokoridor RK JM034). Rozšíření koridoru pro regionální biokoridor RK JM035 v prostoru zrušené plochy pro regionální biocentrum RBC JM36 Stošíkovice nad 200 m je dáno vazbou na stávající rozsah lužních lesních porostů podél Jevišovky. Vymezení plochy pro regionální biocentrum RBC JM36 Prosiměřice, zrušení plochy pro regionální biocentrum RBC JM36 Stošíkovice a změny ve vymezení koridorů pro regionální biokoridory RK JM034 a RK JM035 zajistí soulad řešení pozemkové úpravy s řešením ZÚR JMK a zároveň umožní zapracování nově prověřeného řešení regionálního ÚSES dle plánu společných zařízení komplexní pozemkové úpravy v k. ú. Prosiměřice do územně plánovací dokumentace dotčených obcí.

➤ **Regionální biocentrum RBC 12 Mistřín, regionální biokoridory RK 130 a RK JM047**

(k bodu 261 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Ve výkresu I.2 grafické části ZÚR JMK je zvětšena plocha pro regionální biocentrum RBC 12 Mistřín a v důsledku toho zmenšeny koridory pro regionální biokoridory RK 130 a RK JM047.

V tabulce *Plochy pro regionální biocentra* zařazené v bodu (261) textové části ZÚR JMK je u RBC 12 Mistřín změněn údaj ve sloupci "prostorový ukazatel – výměra plochy pro upřesnění biocentra [ha]" - nová hodnota je "165".

Odůvodnění:

Ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byl stanoven požadavek "prověřit vymezení plochy pro regionální biocentrum RBC 12 Mistřín na území obce Svatobořice-Mistřín". Při prověření vymezení bylo zjištěno, že je v územně plánovací dokumentaci obce Svatobořice-Mistřín vymezena územní rezerva pro možné zvětšení plochy regionálního biocentra RBC 12 Mistřín, a to v rámci stávajícího lesního celku. Souvisejícím efektem zvětšení plochy pro RBC 12 Mistřín je zmenšení koridorů pro regionální biokoridory RK 130 a RK JM047 (o části začleněné nově do plochy pro RBC 12 Mistřín). Navržené rozšíření plochy pro regionální biocentrum umožní zvětšení plochy regionálního biocentra RBC 12 Mistřín tak, aby odpovídalo aktuálnímu rozsahu příslušného lesního celku, a zapracování rozšířeného vymezení biocentra do územně plánovací dokumentace obce Svatobořice-Mistřín.

➤ **Nadregionální biocentrum NRBC 29 Jankovec, nadregionální biokoridor K 165MH**

(k bodu 261 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Ve výkresu I.2 grafické části ZÚR JMK je zvětšena plocha pro nadregionální biocentrum NRBC 29 Jankovec a je upraven koridor pro nadregionální biokoridor K 165MH, a to tak, že je významná část původního koridoru pro biokoridor zrušena a menší nová část koridoru pro biokoridor přidána.

V tabulce *Plochy pro nadregionální biocentra* zařazené v bodu (261) textové části ZÚR JMK je u NRBC 29 Jankovec změněn údaj ve sloupci "prostorový ukazatel – výměra plochy pro upřesnění biocentra [ha]" - nová hodnota je "1607".

Odůvodnění:

Ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byl stanoven požadavek "prověřit vymezení koridoru pro nadregionální biokoridor K 165MH na území obcí Vranovská Ves a Olbramkostel". Při prověření vymezení bylo zjištěno, že vymezení nadregionálního biokoridoru K 165MH v územně plánovací dokumentaci obcí Vranovská Ves a Olbramkostel částečně neodpovídá vymezení koridoru pro tento biokoridor v ZÚR JMK (část trasy biokoridoru v návaznosti na nadregionální biocentrum NRBC 29 Jankovec je vedena mimo tento koridor) a že zároveň vymezení územně příslušné části nadregionálního biocentra NRBC 29 Jankovec v územně plánovací dokumentaci obce Vranovská Ves přesahuje mimo plochu pro toto biocentrum dle grafické části ZÚR JMK. Navržené změny ve vymezení koridoru pro nadregionální biokoridor K 165MH a navržené rozšíření plochy pro nadregionální biocentrum NRBC 29 Jankovec zajistí soulad řešení územně plánovací dokumentace obcí Vranovská Ves a Olbramkostel s řešením ZÚR JMK.

➤ **Regionální biokoridor RK 119**

(k bodu 261 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Ve výkresu I.2 grafické části ZÚR JMK je upraven koridor pro regionální biokoridor RK 119, a to tak, že je část původního koridoru pro biokoridor zrušena a nová část koridoru pro biokoridor přidána.

V tabulce *Koridory pro regionální biokoridory* zařazené v bodu (261) textové části ZÚR JMK je u RK 119 přidán ve sloupci "obec" - údaj "Božice".

Odůvodnění:

Ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byl stanoven požadavek "prověřit vymezení koridoru pro regionální biokoridor RK 119 na území obce Božice". Při prověření vymezení bylo zjištěno, že vymezení regionálního biokoridoru RK 119 v územně plánovací dokumentaci obcí Božice, Hrádek a Křídlovky částečně neodpovídá vymezení koridoru pro tento biokoridor v ZÚR JMK (část trasy biokoridoru v návaznosti na nadregionální biocentrum NRBC 105 Karlov je vedena mimo tento koridor). Navržené změny ve vymezení koridoru pro regionální biokoridor RK 119 zajistí soulad řešení územně plánovací dokumentace obcí Božice, Hrádek a Křídlovky s řešením ZÚR JMK.

➤ **Regionální biocentrum RBC 1985 Zámecký vrch**

(k bodu 261 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Ve výkresu I.2 grafické části ZÚR JMK je zvětšena plocha pro regionální biocentrum RBC 1985 Zámecký vrch.

V tabulce *Plochy pro regionální biocentra* zařazené v bodu (261) textové části ZÚR JMK je u RBC 1985 Zámecký vrch změněn údaj ve sloupci "prostorový ukazatel – výměra plochy pro upřesnění biocentra [ha]" - nová hodnota je "91".

Odůvodnění:

V důsledku navrženého zrušení plochy pro regionální biocentrum RBC JM36 Stošíkovice a vymezení nové plochy pro regionální biocentrum RBC JM36 Prosiměřice dochází k prodloužení koridoru pro regionální biokoridor RK JM035 do té míry, že není zaručeno dodržení funkčně přípustné délky tohoto regionálního biokoridoru. Pro minimalizaci uvedeného rizika je plocha pro regionální biocentrum RBC 1985 Zámecký vrch zvětšena tak, že nově přímo přiléhá ke koridoru pro regionální biokoridor RK JM035. Výhledově tak může relativně jednoduše dojít k rozdělení původního regionálního biokoridoru RK JM035 plochou regionálního biocentra RBC 1985 Zámecký vrch na dva samostatné regionální biokoridory.

➤ **Regionální biocentrum RBC JM46 Otnice, nadregionální biokoridor K 132T**

(k bodu 261 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Ve výkresu I.2 grafické části ZÚR JMK je upravena plocha pro regionální biocentrum RBC JM46 Otnice, a to tak, že je většina původní plochy pro biocentrum zrušena a nová část plochy pro biocentrum přidána. Zároveň jsou upraveny navazující partie koridorů pro nadregionální biokoridor K 132T, a to tak, že jsou zrušeny části původního koridoru pro biokoridor a naopak přidány nové části koridorů pro biokoridor. Součástí uvedených změn je také to, že původně jediný koridor pro nadregionální

biokoridor K 132T přiléhají k ploše pro regionální biocentrum RBC JM46 Otnice je nově plochou pro regionální biocentrum RBC JM46 Otnice rozdělený na dva samostatné koridory.

V tabulce *Plochy pro regionální biocentra* zařazené v bodu (261) textové části ZÚR JMK jsou u RBC JM46 Otnice změněny některé údaje. Přidány jsou údaje ve sloupcích "rozmanitost ekosystémů" - údaj "2BE", "SO ORP" - údaj "Židlochovice" a "obec" - údaj "Těšany". Změněna je hodnota ve slupci "prostorový ukazatel – výměra plochy pro upřesnění biocentra [ha]" - nová hodnota je "46".

Odůvodnění:

Ve vymezení regionálního biocentra RBC JM46 Otnice a navazujících úseků nadregionálního biokoridoru K 132T v územně plánovací dokumentaci a v dokumentacích komplexních pozemkových úprav pro obce Otnice a Újezd u Brna existují zásadní rozpory, které se promítají i do rozporů s platnou podobou ZÚR JMK. Hlavním záchytným bodem pro trasování nadregionálního biokoridoru K 132T v daném prostoru je parcelní vymezení jeho podstatných úseků v k. ú. Újezd u Brna po dokončené pozemkové úpravě. Tomuto parcelnímu vymezení odpovídá nejvýraznější změna v poloze koridoru pro nadregionální biokoridor K 132T. V návaznosti na parcelní vymezení nadregionálního biokoridoru v k. ú. Újezd u Brna jako relativně nejvhodnější pro umístění regionálního biocentra RBC JM46 Otnice vychází jeho doporučená poloha dle plánu společných zařízení komplexní pozemkové úpravy v k. ú. Otnice (byť bez následného parcelního vymezení), oproti původnímu vymezení plochy pro regionální biocentrum dle ZÚR JMK s posunutím jihozápadním směrem.

➤ **Legenda výkresu I.2. (ÚSES)**

V legendě výkresu I.2. grafické části ZÚR JMK byly dílčí nadpisy „ÚSES – biocentrum“ a „ÚSES – biokoridor“ nahrazeny nadpisy „ÚSES - plocha pro“ a „ÚSES - koridor pro“.

V dosud platném znění ZÚR JMK neodpovídá znění části legendy výkresu I.2. týkající se vymezení ÚSES zcela textové části ZÚR JMK, kde se v bodě (261) píše o vymezení „ploch pro nadregionální a regionální biocentra“ a „koridorů pro nadregionální a regionální biokoridory“ jako ploch pro umístění nadregionálních a regionálních prvků ÚSES. To může zavádět příčinu k různým výkladům přesnosti vymezení ÚSES v ZÚR JMK. Navržená úprava znění legendy výkresu I.2 uvedenou nesrovnalost odstraňuje.

G.4.4. Územní rezervy

V souladu s požadavkem Zprávy o uplatňování byly v rámci A1 ZÚR JMK prověřeny všechny územní rezervy vymezené v dosud platných ZÚR JMK. V následujícím textu je popsáno prověření jednotlivých územních rezerv, a to v pořadí, v jakém jsou uvedeny v textové části dosud platných ZÚR JMK. Vždy je pak uvedeno, ke kterým bodům výroku ZÚR JMK se zaznačením změn vyplývajících z A1 ZÚR JMK se dané řešení vztahuje (text výroku se zaznačením změn je přílohou č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK).

PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH REZERV SILNIČNÍ DOPRAVY

Podkladem pro prověření územních rezerv silniční dopravy byla zejména ÚS JMK (knesl kynčl architekti, 2019). Návrhové koridory vymezené v mnoha případech na místech původních územních rezerv jsou podrobně popsány v kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

➤ **RDS01 D43 Troubsko/Ostrovačice (D1) – Kuřim**

(k bodům 264, 265 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byly zrušeny územní rezervy RDS01 ve variantách:

- RDS01-A Varianta „Bystrcká“;
- RDS01-B Varianta „Bítýšská“;
- RDS01-C (alternativy RDS01 C/Z a RDS01 C/J) Varianta „Optimalizovaná MŽP“.

Pro společné jednání byl vymezen návrhový koridor **DS40 Troubsko (D1) – Kuřim**, ve variantách DS40-A (D43, dálniční), DS40-B (I/43, silniční) a DS40-C (I/43 silniční s JZT) v bystrcké stopě; po společném jednání byla v dokumentaci ponechána varianta I/2, tj. silniční I/43 (koridor DS40-B přejmenovaný na DS40), ostatní varianty byly vypuštěny – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Územní rezervy byly prověřeny na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly nahrazeny návrhovým koridorem v bystrcké stopě.

Územní rezervy RDS01 byly v ZÚR JMK vymezeny z toho důvodu, že na úrovni ZÚR JMK nebylo možné jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty D43 v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim. Všechny tři varianty, tj. „Bystrcká“, „Bítýšská“ a „Optimalizovaná MŽP“ byly tedy vymezeny jako územní rezervy a rozhodnutí o výsledné variantě ZÚR JMK podměnily podrobným prověřením, v souladu s § 30 stavebního zákona, zpracováním komplexní územní studie v ploše jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, včetně města Brna.

V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnávala a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava).

ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku D1–Kuřim je výhodnější varianta v bystrcké stopě, které v dálniční i silniční podobě vykazuje vysokou dopravní účinnost, na rozdíl od méně atraktivní bítýšské stopy, jejíž modelové zatížení odpovídá jen dvoupruhové komunikaci. Přitom koncepčně je do kategorie bítýšské stopy zahrnuta také trasa označovaná jako „Optimalizovaná MŽP“, která v tomto úseku také prochází údolím kolem Veverské Bítýšky (Boskovickou brázdou). V ÚS JMK bylo zároveň konstatováno, že systém s oběma novými trasami „43“ (tj. bystrckou i bítýšskou) není z dopravního hlediska opodstatněný. Při porovnání dálniční a silniční podoby komunikace „43“ se jako příznivější jeví silniční uspořádání, které se lépe přizpůsobuje potřebám území a umožňuje jeho lepší obsluhu.

Na základě výše uvedeného byly v A1 ZÚR JMK zrušeny územní rezervy RDS01 a byly vymezeny variantní návrhové koridory v bystrcké stopě pro dálniční a silniční variantu komunikace „43“. Na základě rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020 bylo v návrhu A1 ZÚR JMK ponecháno řešení varianty I/2, tj. silniční řešení komunikace 43 bez JZT, ostatní varianty byly vypuštěny. V A1 ZÚR JMK byl tedy ponechán DS40-B následně přejmenovaný na DS40 (viz také kap. G.4.1. – záměr DS40).

➤ **RDS34 D43 Kuřim – Lysice**

(k bodům 266, 267 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byly zrušeny územní rezervy RDS34 ve variantách:

- RDS34-A Varianta „Německá“;
- RDS34-B Varianta „Optimalizovaná MŽP“.

Pro společné jednání byl vymezen návrhový koridor **DS41 Kuřim – Lysice**, ve variantách DS41-A (D43, dálniční) a DS41-B (I/43 silniční) v německé stopě; po společném jednání byla v dokumentaci ponechána varianta I/2, tj. silniční I/43 (koridor DS41-B přejmenovaný na DS41), ostatní varianty byly vypuštěny – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Územní rezervy byly prověřeny na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly nahrazeny návrhovým koridorem v bystrcké stopě.

Územní rezervy RDS34 byly v ZÚR JMK vymezeny z toho důvodu, že na úrovni ZÚR JMK nebylo možné jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty D43 v úseku Kuřim – Lysice. Obě varianty, tj. „Německá“ a „Optimalizovaná MŽP“ byly tedy vymezeny jako územní rezervy a rozhodnutí o výsledné variantě D43 ZÚR JMK podměnilo podrobným prověřením, v souladu s § 30 stavebního zákona, zpracováním komplexní územní studie v ploše jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, včetně města Brna.

V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava).

ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že v úseku Kuřim–Lysice mají obě trasy srovnatelný dopravní přínos, zásadní pro výběr je řešení v oblasti kolem Kuřimi. Zde se setkává stávající trasa I/43 (která je navržena k úpravě, viz DS46), preferovaná bystrcká trasa komunikace „43“ (viz DS40) a preferovaná trasa jižního obchvatu města Kuřimi (viz DS45). Na tyto další záměry lépe navazuje řešení „43“ v německé stopě, naopak řešení v optimalizované stopě je z pohledu uspořádání silniční sítě v tomto území méně výhodné a není tedy obsaženo v žádné ze tří doporučených variant. Při porovnání dálniční a silniční podoby komunikace „43“ se jako příznivější jeví silniční uspořádání, které se lépe přizpůsobuje potřebám území a umožňuje jeho lepší obsluhu.

Na základě výše uvedeného byly v A1 ZÚR JMK zrušeny územní rezervy RDS34 a byly vymezeny variantní návrhové koridory v německé stopě pro dálniční a silniční variantu komunikace „43“. Na základě rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020 bylo v návrhu A1 ZÚR JMK ponecháno řešení varianty I/2, tj. silniční řešení komunikace 43 bez JZT, ostatní varianty byly vypuštěny. V A1 ZÚR JMK byl tedy ponechán DS41-B následně přejmenovaný na DS41 (viz také kap. G.4.1. – záměr DS41).

➤ **RDS02 D55 MÚK Hodonín, východ**

(k bodům 268, 269 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDS02 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

V rámci postupné přípravy dálnice D55 není s realizací MÚK Hodonín-východ počítáno, a to z důvodů především podnormativní vzdálenosti křižovatek v prostoru Hodonína (navrženy další dvě MÚK) a v dalších úsecích D55, vyžadující výjimku MV ČR z normy. Vzhledem k tomu, že Ministerstvo dopravy potažmo ŘSD ČR, nevznoslo požadavek na vypuštění této územní rezervy, lze uvažovat s tím, že tato územní rezerva může být do doby realizace dálnice D55 zachována.

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

(k bodům 270, 271 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS04.

Odůvodnění:

V současné době probíhá rekonstrukce dálnice D1, která zajistí její kapacitu a podobu, která je v souladu s dlouhodobým plánem ŘSD ČR a MD. ŘSD ČR aktuálně nesleduje záměr na rozšíření dálnice D1 na šest pruhů, a proto je možné tuto rezervu ze ZÚR JMK vypustit.

➤ **RDS05 D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK**

(k bodům 272, 273 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Pro společné jednání byla zrušena územní rezerva RDS05 a na jejím místě byl vymezen návrhový koridor **DS42 D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK**, ve variantách DS42-A (s MÚK Rohlenka) a DS42-B (s MÚK Tvarožná); po společném jednání byla v dokumentaci ponechána varianta II/1, tj. s MÚK Rohlenka (koridor DS42-A přejmenovaný na DS42), druhá varianta byla vypuštěna – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Územní rezerva pro zkapacitnění dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice zajišťovala v ZÚR JMK podmínky pro výhledovou přípravu záměru a jeho budoucí realizaci. Vzhledem ke složitosti problematiky s mnoha souvislostmi (včetně dříve sledované Jihovýchodní tangenty) a jejím vývojem byla pro tento záměr v ZÚR JMK vymezena územní rezerva s tím, že problematika celého prostoru, včetně prověření potřeb přestavby a umístění MÚK na dálnici D1 v úseku Slatina – Holubice pro zpřístupnění a obsluhu území jižně od dálnice s návazností na silniční síť nižší kategorie, bude podrobněji řešena v rámci územní studie nadřazené dálniční a silniční síť v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno.

V ÚS JMK bylo prověřeno několik variant řešení (umístění MÚK a řešení navazující silniční sítě), původní čtyři koncepční řešení byla po jednání s MD upravena na dvě základní varianty lišící se především umístěním nové MÚK v prostoru Rohlenka/Tvarožná. ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že jako výhodnější se jeví varianta s novou MÚK Rohlenka při minimálních zásazích do MÚK Brno-východ a MÚK Holubice (zde se počítá s úpravou, která umožní všesměrné propojení dálnice D1 a silnice I/50).

Na základě výše uvedeného byla v A1 ZÚR JMK zrušena územní rezerva RDS05 a byly vymezeny variantní návrhové koridory pro obě varianty. Na základě rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020 bylo v návrhu A1 ZÚR JMK ponecháno řešení varianty II/1, tj. řešení s MÚK

Rohlenka, druhá varianta s MÚK Tvarožná byla vypuštěna. V A1 ZÚR JMK byl tedy ponechán DS42-A následně přejmenovaný na DS42 (viz také kap. G.4.1. – záměr DS42).

➤ **RDS06 D2 MÚK Velké Němčice**

(k bodům 274, 275 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDS06 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

MÚK Velké Němčice by v návaznosti na silnici II/425 umožnil zpřístupnění a obsluhu přilehlého území a sídel OS10 rozvojové osy (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava) z dálnice D2 a vytvořil podmínky pro vyšší využívání dálnice pro rozvoj území a každodenní zdrojové a cílové přepravní vztahy, vázané na OB3 metropolitní rozvojovou oblast Brno a město Brno

O potřebě či nepotřebě realizace MÚK Velké Němčice nebylo na úrovni MD dosud rozhodnuto. Záměr realizace MÚK není sledován, ale výhledově by zlepšil napojení přilehlého území podél silnic II/425 a II/381 (Velké Němčice, Nosislav, Vranovice, Uherčice, Křepice, Nikolčice, Diváky, atd.). Realizace MÚK by zřejmě vyvolala tlak na úpravy (obchvaty) silnic II. třídy u Velkých Němčic. Ponechání územní rezervy zajistí prostor pro možnou budoucí realizaci MÚK.

➤ **RDS07 D2 MÚK Lanžhot**

(k bodům 276, 277 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDS07 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

MÚK Lanžhot by v návaznosti na silnici II/424 umožnil zpřístupnění a obsluhu přilehlého území rozvojové osy OS10 v příhraničním prostoru, především sídel Lanžhot, Kostice, Týnec z dálnice D2. Napojení okrajového území na dálnici D2 by zvýšilo atraktivitu území pro jeho možný ekonomický rozvoj a umožnilo by zklidnění průjezdné dopravy v sídlech při silnici II/424 Moravská Nová Ves – Lanžhot.

O potřebě či nepotřebě realizace MÚK Lanžhot nebylo na úrovni MD dosud rozhodnuto. Záměr realizace MÚK není sledován, ale výhledově by zlepšil napojení přilehlého území. Ponechání územní rezervy zajistí prostor pro možnou budoucí realizaci MÚK.

➤ **RDS08 Jihozápadní tangenta Troubsko (D1) – Modřice (D52/JT)**

(k bodům 278, 279 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byly zrušeny územní rezervy RDS08 ve variantách:

- RDS08-A Varianta „Modřická“;
- RDS08-B Varianta „Želešická“.

Pro společné jednání byl vymezen návrhový koridor **DS43 Jihozápadní tangenta Troubsko (D1) – Modřice (D52/JT)** v modřické stopě, který je součástí pouze var. I/3; po společném jednání byla

v dokumentaci ponechána varianta I/2, tj. silniční I/43 bez JZT, ostatní varianty byly vypuštěny – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Územní rezervy byly prověřeny na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly nahrazeny návrhovým koridorem v modřické stopě. Územní rezervy RDS08 byly v ZÚR JMK vymezeny z toho důvodu, že na úrovni ZÚR nebylo možné jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty JZT, případně o její další funkci, kategorii či možném vypuštění, a to s ohledem na jednoznačnou spjatost stávající sítě a všech záměrů jak v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, tak v zastavěném území města Brna, s přihlédnutím k nové odlehčené funkci JZT, jež umožňuje zvažovat i její vypuštění (sít TEN-T je územím převáděna po dálnicích D1, D2 a po prodloužené D52/jižní tangenta), dále s ohledem na potřebu zajištění systému třístupňové ochrany města Brna i vysokému riziku kumulace vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Z důvodu silné spjatosti celého dopravního systému jádrového území a citlivosti při vzájemném ovlivňování přepravní účinnosti, dopadů do území i vlivů na životní prostředí a lidské zdraví bylo požadováno, aby JZT byla posouzena komplexně, jako součást souboru staveb, ve větší podrobnosti než přísluší ZÚR, s dopracováním podrobnějších podkladů pro rozhodování, a to v úrovni územní studie.

V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava).

ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že z obou variantních tras JZT je výhodnější varianta modřická a že její silniční uspořádání je výhodnější než uspořádání dálniční. Dále konstatovala, že jihozápadní tangenta v podobě propojení MÚK Troubsko (D1) a JT (D52) rozkládá z dopravního hlediska pozitivním způsobem dopravní intenzity v jihozápadní části aglomerace a města Brna. Zároveň ale ÚS JMK uvádí, že z kapacitního hlediska není JZT nezbytně nutná, neboť propojení D1–D52, které je součástí sítě TEN-T, bude po uvažovaném zkapacitnění dálnic D1 a D2 a prodloužení D52 k dálnici D2 v podobě jižní tangenty (JT) dostatečně zajištěno těmito komunikacemi – dopravní intenzity na uvedených dálnicích se pohybují pod limitními hodnotami danými jejich navrženým profilem.

Na základě výše uvedeného byly v A1 ZÚR JMK zrušeny územní rezervy RDS08 a byl vymezen koridor silniční JZT v modřické stopě, který je ale součástí pouze var. I/3. Na základě rozhodnutí Zastupitelstva JMK o výběru variant ze dne 27. 2. 2020 bylo v návrhu A1 ZÚR JMK ponecháno řešení varianty I/2, tj. silniční I/43 bez JZT, ostatní varianty byly vypuštěny (včetně návrhového koridoru DS43). Řešení A1 ZÚR JMK tedy ruší územní rezervy pro JZT a nevymezuje na jejich místě návrhové koridory. Funkce JZT je dostatečně zajištěna prostřednictvím zkapacitnění tras D1 a D2 a propojením D52 a D2, tj. Jižní tangentou JT (viz také kap. G.4.1.).

➤ **RDS09 I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel**

(k bodům 280, 281 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS09 a byl vymezen návrhový koridor **DS44 I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel** – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Územní rezerva byla prověřena na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byla nahrazena návrhovým koridorem.

Územní rezerva byla v ZÚR JMK vymezena z toho důvodu, že se jižní obchvat Rosic jevil z hlediska realizovatelnosti značně technicky a investičně náročný, pravděpodobně bez prokazatelné ekonomické návratnosti. ZÚR JMK územní rezervou reagovaly na úkol politiky územního rozvoje v kap. 7.4, v bodě (195), kde se ukládá: „*prověření možností zlepšení průjezdnosti silnice České Budějovice – Jindřichův Hradec – Třebíč – D1, zejména řešením obchvatů měst a obcí. Na základě prověření zajistit územní ochranu pro zlepšení průjezdnosti vymezením koridorů pro dílčí změny trasy silnice*“.

Aktuálním podkladem řešícím podobu obchvatu Rosic je „I/23 Rosice – Zakřany, přeložka, technicko-ekonomická studie“ (Linio Plan, 2018), kterou nechalo zpracovat ŘSD ČR a která prověřila realizovatelnost tohoto záměru včetně výhodného spojení s obchvatem Tetčic (II/394) a zpřesnila trasování silnice se snahou o oddálení komunikace od zástavby obce Zakřany. Studie uvádí: „Z ekonomické analýzy vyplývá, že stavba obchvatu generuje dostatek přínosů, aby vyvážíly počáteční investiční náklady a je tedy z ekonomického hlediska rentabilní. Studie prokázala technickou proveditelnost řešení vybrané varianty, kterou projektant navrhuje k dalšímu rozpracování v následných stupních projektové dokumentace.“

Na základě výše uvedeného byla v A1 ZÚR JMK zrušena územní rezerva RDS09 a byl vymezen koridor jižního obchvatu Rosic (viz také kap. G.4.1. – záměr DS44).

➤ **RDS10 I/40 Sedlec, obchvat**

(k bodům 282, 283 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDS10 ve variantách RDS10-A (Varianta severní) a RDS10-B (Varianta jižní) zůstává beze změny.

Odůvodnění:

Územní rezerva pro obchvat Sedlce byla v ZÚR JMK vymezena pro zajištění území pro výhledové řešení nepříznivého průtahu silnice I/40 Sedlcem, který vyžaduje v rámci celkové přestavby tahu odstranění nepříznivých průtahů a úzkých hrdel. Protože existují dvě varianty řešení a na úrovni ZÚR nebylo možné bez podrobného prověření rozhodnout, která z nich se má dále sledovat, byly v území vymezeny dvě územní rezervy, vyžadující prověření podmínek možného průchodu územím.

O cílové variantě řešení nebylo na úrovni MD dosud rozhodnuto. Ponechání územní rezervy zajistí prostor pro možnou budoucí realizaci přeložky silnice I/40 a homogenizaci celého úseku Břeclav–Mikulov.

➤ **RDS12 I/43 Kuřim, jižní obchvat**

(k bodům 284, 285 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS12 a byl vymezen návrhový koridor **DS45 Kuřim, jižní obchvat** – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Územní rezerva byla prověřena na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byla nahrazena návrhovým koridorem.

Územní rezerva RDS12 byla v ZÚR JMK vymezena z toho důvodu, že na úrovni ZÚR nebylo možné jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty obchvatu Kuřimi, a to s ohledem na jednoznačnou spjatost s celkovým uspořádáním dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, kde dochází k vysoké koncentraci radiálně zaústěných komunikací, vysoké intenzitě dopravy a zvýšeným nárokům na prostorové roznesení převažující zdrojové a cílové dopravy do celého systému sítě pozemních komunikací. Z důvodu silné spjatosti celého dopravního systému jádrového území a citlivosti při vzájemném ovlivňování přepravní účinnosti, dopadů do území i vlivů na životní prostředí a lidské zdraví bylo požadováno, aby řešení dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 bylo prověřeno ve větší podrobnosti, než přísluší ZÚR, s dopracováním podrobnějších podkladů pro rozhodování, a to v úrovni územní studie.

V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnala a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava).

ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že jižní obchvat Kuřimi vykazuje maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po silnici II/385 přes centrální oblast Kuřimi i bez vnitřních opatření. Oproti tomu severní obchvat města Kuřimi má účinnost nižší a bylo by nutné realizovat další dodatečná opatření ve městě proti tranzitující dopravě, což by omezovalo místní dopravu.

Na základě výše uvedeného byla v A1 ZÚR JMK zrušena územní rezerva RDS12 a byl vymezen koridor jižního obchvatu Kuřimi (viz také kap. G.4.1. – záměr DS45).

➤ **RDS13 I/43 Česká – Kuřim, zkapacitnění**

(k bodům 286, 287 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS13 a byl vymezen návrhový koridor **DS46 I/43h Česká – Lipůvka, úprava s odstraněním bodových závad** – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Územní rezerva byla prověřena na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byla nahrazena návrhovým koridorem.

Územní rezerva RDS13 byla v ZÚR JMK vymezena z toho důvodu, že na úrovni ZÚR nebylo možné jednoznačně rozhodnout o nové podobě silnice I/43 v trase Česká–Kuřim, a to s ohledem na jednoznačnou spjatost s celkovým uspořádáním dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, kde dochází k vysoké koncentraci radiálně zaústěných komunikací, vysoké intenzitě dopravy a zvýšeným nárokům na prostorové roznesení převažující zdrojové a cílové dopravy do celého systému sítě pozemních komunikací. Z důvodu silné spjatosti celého dopravního systému jádrového území a citlivosti při vzájemném ovlivňování přepravní účinnosti, dopadů do území i vlivů na životní prostředí a lidské zdraví bylo požadováno, aby řešení dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 bylo prověřeno ve větší podrobnosti, než přísluší ZÚR, s dopracováním podrobnějších podkladů pro rozhodování, a to v úrovni územní studie.

V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava).

ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že maximální účinnosti pro ochranu města Kuřimi vykazuje jižní obchvat Kuřimi a v návaznosti na to pak jako nejvýhodnější řešení pro stávající trasu silnice I/43 uvedla úpravu stávající trasy I/43 s odstraněním bodových závad (zejména realizací MÚK Podlesí, MÚK Kuřim-východ a MÚK Lipůvka). Úprava silnice I/43 je pak sledována až k Lipůvce, včetně přeložky silnice II/379 do Blanska. Konkrétní podoba tohoto záměr vychází z tahové studie „I/43 – Odstranění dopravních závad vč. HDM-4 na území Jmk“ (PK OSSENDORF, 2015) a z následné „Studie úprav silnice I/43 - Lipůvky, Kuřim, Podlesí“ (PK OSSENDORF, 2018), která je dále rozpracovávána do dalších projekčních stupňů.

Na základě výše uvedeného byla v A1 ZÚR JMK zrušena územní rezerva RDS13 a byl vymezen koridor úpravy silnice I/43 Česká–Lipůvka (viz také kap. G.4.1. – záměr DS46).

➤ **RDS14 I/50 Brankovice – Kožušice, obchvat**

(k bodům 288, 289 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDS14 ve variantách RDS14-A (Varianta střed) a RDS14-B (Varianta jižní) zůstává beze změny.

Odůvodnění:

Územní rezerva pro obchvat Brankovic a Kožušic byla v ZÚR JMK vymezena pro zajištění území pro výhledové řešení nepříznivého průtahu silnice I/50 těmito obcemi. Na základě dříve zpracované studie byly do ZÚR doporučeny dvě varianty řešení, z nichž jižní vyžaduje koordinaci řešení také na území Zlínského kraje. Územní rezervy byly v ZÚR JMK vymezeny na základě výsledků zpracované územní studie a s přihlédnutím ke skutečnosti, že zástupci dotčených obcí Brankovice a Kožušice mezi sebou nedosáhly shody ve výběru výsledné varianty. O cílové variantě řešení nebylo dosud rozhodnuto. Ponechání územní rezervy zajistí prostor pro možnou budoucí realizaci přeložky silnice I/50 .

Od obce Kožušice byl obdržen podnět k úpravě koridoru na základě upraveného návrhu ÚP Kožušice, kde je vymezen koridor územní rezervy UR K1 ve zúženém provedení (na základě prověření konkrétního dopravního řešení). Toto zúžení je v souladu s možnostmi zpřesnění koridorů v rámci podrobnější ÚPD a bylo odsouhlaseno ŘSD ČR v rámci projednání. Z toho důvodu není nutné územní rezervu RDS14-A v rámci A1 ZÚR JMK upravovat.

➤ **RDS15 I/51 Hodonín, obchvat**

(k bodům 290, 291 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS15 a byl vymezen návrhový koridor **DS59 I/51 Hodonín, obchvat** – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Územní rezerva pro obchvat Hodonína byla v ZÚR JMK vymezena pro zajištění území pro výhledové řešení nepříznivého průtahu silnice I/51 městem, který zajišťuje přeshraniční spojení se Slovenskou republikou ve směru na Senici a Trnavu. Stávající silnice prochází v doteku s centrální částí Hodonína,

s výraznou kumulací průjezdné dopravy, zdrojové a cílové a vnitroměstské dopravy. V případě nárůstu dopravy, zvláště nákladní směřující k hranici ČR / SR je značné riziko zvýšeného zatížení obytného území provozem automobilové dopravy.

Vymezení návrhového koridoru vychází z rostoucích intenzit dopravy na průtahu silnice I/51 městem. Realizace obchvatu Hodonína silnice I/51 je jednou z priorit města Hodonína, a to z důvodu nutného odklonění tranzitní dopravy směřující ze stávající I/55 (budoucí D55) směrem do Slovenské republiky mimo obytnou zástavbu Hodonína. Předmětná stavba byla v minulosti již stavebně povolena, ale z důvodu ekonomické neefektivnosti nebyla realizována. Město Hodonín v uplynulých letech vyvíjelo snahu o znovuoobnovení přípravných prací na této pro město Hodonín velmi důležité stavbě. V současnosti se potřeba obchvatu města na úrovni Ministerstva dopravy znovu posuzuje.

Na základě výše uvedeného byla v A1 ZÚR JMK zrušena územní rezerva RDS15 a byl vymezen koridor obchvatu Hodonína (viz také kap. G.4.1. – záměr DS59).

➤ **RDS16 I/54 Kyjov, obchvat**

(k bodům 292, 293 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDS16 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

Územní rezerva pro obchvat Kyjova byla v ZÚR JMK vymezena pro zajištění území pro výhledové řešení nepříznivého průtahu silnice I/54 městem zvláště po výhledovém zprovoznění dálnice D55.

Pro tento záměr dosud nebyla zpracována podrobnější dokumentace, která by prověřila podobu obchvatu a jeho potřebnost a ekonomickou realizovatelnost. Ponechání územní rezervy zajistí prostor pro možnou budoucí realizaci přeložky silnice I/54 mimo zástavbu Kyjova.

➤ **RDS17 I/54 Bzenec – Vracov – Vlkoš, přeložka**

(k bodům 294, 295 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDS17 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

Územní rezerva pro přeložku silnice I/54 Bzenec–Vlkoš byla v ZÚR JMK vymezena pro zajištění území pro výhledové řešení nepříznivého průtahu silnice I/54 přes Bzenec, Vracov a Vlkoš, zvláště po výhledovém zprovoznění dálnice D55.

Pro tento záměr nebyla v poslední době zpracována podrobnější dokumentace, která by prověřila podobu obchvatu a jeho potřebnost a ekonomickou realizovatelnost. Ponechání územní rezervy zajistí prostor pro možnou budoucí realizaci přeložky silnice I/54 mimo zastavěná území obcí.

➤ **RDS18 I/55 Petrov – Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel**

(k bodům 296, 297 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byly zrušeny části územních rezerv RDS18, ve variantách RDS18-A (jižně od Petrova) a RDS18-B (severně od Petrova), ležící východně od křížení se stávající silnicí I/55 mezi Strážnicí a Petrovem, byl vymezen návrhový koridor **DS60 II/426 Strážnice, obchvat** (viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění) a dále

byla vymezena nová územní rezerva v místě původních RDS18 východě od Strážnice **RDS37 I/55 Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel**. Původní územní rezervy RDS18 jsou nově označeny jako:

- **RDS18-A I/55 Petrov, obchvat, varianta jižní;**
- **RDS18-B I/55 Petrov, obchvat, varianta severní.**

Odůvodnění:

Územní rezerva pro přeložku silnice I/55 byla v ZÚR JMK vymezena s ohledem na silně urbanizované území generující bez ohledu na budoucí existenci D55 významné dopravní zatížení (zdrojová a cílová doprava, místní doprava) pro možné dílčí přeložky stávající silnice s obchvaty obytných území, se zachováním podmínek neomezeného přístupu motorové dopravy s maximální možností obsluhy přilehlého území a sídel. Silnice I/55 představuje páteřní osu urbanizovaného pásu Pomoraví. Po realizaci dálnice D55 budou především dálkové přepravní vztahy převedeny na D55 a silnice I/55 převezme kromě regionálních a lokálních dopravních vztahů funkci doprovodné silnice k D55.

Vzhledem k postupující přípravě realizace dálnice D55 od Otrokovic na jih bylo přistoupeno k vymezení návrhové koridoru DS60 pro obchvat Strážnice (přeložku silnice II/426), aby byly zajištěny dobré podmínky pro převedení dopravy mezi Bzencem a silnicí I/55 pro případ ukončení etapy výstavby D55 v Bzenci a následné zpoždění realizace navazujícího úseku Bzenec–Rohatec přes Bzeneckou doubravu. Podrobněji viz kap. G.4.1. – záměr DS60.

Obchvat Strážnice byl dříve spojován i s obchvatem sousedního Petrova a byl zamýšlen jako celková přeložka silnice I/55, která na východě navazovala na obchvat Vnorov a Veselí nad Moravou (viz „Územní studie silničních obchvatů obcí Strážnice a Petrov“, PK OSSENDORF s.r.o., 2014). Obchvat Petrova byl v uvedené studii prověřován ve dvou variantách – severní a jižní. Severní varianta prochází chráněným územím EVL a její realizace je v této podobě nepravděpodobná, jižní varianta prochází složitějším terénem přes území CHKO a na západní straně se přibližuje k zástavbě a památkové rezervaci Vinné sklepy Petrov-Plže, z kterého důvodu není akceptovatelná z pohledu obce Petrov.

V ZÚR JMK tedy zůstávají vymezeny územní rezervy pro obě varianty řešení obchvatu Petrova, které do budoucna zajišťují ochranu těchto koridorů. Zbylá část původních koridorů RDS18 východně od Strážnice byla návrhovým koridorem DS60 „odříznuta“, a proto byly vymezeny jako samostatná územní rezerva RDS37. Ponechání územních rezerv zajistí prostor pro možné budoucí realizace přeložky silnice I/55 mimo zastavěná území obcí, která může být přehodnocena po realizaci dálnice D55.

➤ **RDS19 I/55 Vnorovy – Veselí nad Moravou, přeložka s obchvaty sídel**

(k bodům 298, 299 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDS19 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

Územní rezerva pro přeložku silnice I/55 Vnorovy – Veselí nad Moravou byla v ZÚR JMK vymezena pro zajištění území pro výhledové řešení nepříznivého průtahu silnice I/55 přes Vnorovy a Veselí nad Moravou. Silnice I/55 představuje páteřní osu urbanizovaného pásu Pomoraví. Po realizaci dálnice D55 budou především dálkové přepravní vztahy převedeny na D55 a silnice I/55 převezme kromě

regionálních a lokálních dopravních vztahů funkci doprovodné silnice k D55 a intenzity na ní poklesnou. Nebude tedy již zřejmě nutné sledovat obchvaty sídel, přes které dnes prochází.

Ponechání územní rezervy zajistí prostor pro možnou budoucí realizaci přeložky silnice I/55 mimo zastavěná území obcí, která může být přehodnocena po realizaci dálnice D55.

➤ **RDS20 II/152 Ořechov – Hajany, obchvat**

(k bodům 300, 301, 302 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS20 a byl vymezen návrhový koridor **DS47 II/152 Ořechov – Hajany, obchvat** – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Positivní vliv obchvatu na intenzity dopravy v zástavbě obcí byly prověřeny v rámci ÚS JMK. Územní rezerva tedy byla převedena do návrhového koridoru, a to dle „Studie modernizace silnice II/152 – Moravské Bránice – Želešice“ (HBH Projekt, 2011), podrobněji viz kap. G.4.1. – záměr DS47.

➤ **RDS21 II/380 Těšany – Moutnice, obchvat**

(k bodům 300, 301, 302 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS21 a byl vymezen návrhový koridor **DS61 II/380 Těšany – Moutnice, obchvat** – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Tah II/380 zajišťuje spojení oblastí Hodonín, Brno-venkov a Brno a zajišťuje přímé spojení Hodonínska a přilehlých obcí s krajským městem. V přímé návaznosti na krajské město Brno je evidován výrazný nárůst dopravního zatížení. Vzhledem ke shodě na trasování v dotčených ÚP Těšany a Moutnice a vzhledem k rostoucím intenzitám na průtazích těchto obcí byla územní rezerva převedena do návrhového koridoru, podrobněji viz kap. G.4.1. – záměr DS61.

➤ **RDS22 II/394 Tetčice, obchvat**

(k bodům 300, 301, 302 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS22 a byl vymezen návrhový koridor **DS48 II/394 Tetčice, obchvat** – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Silnice II/394 je součástí krajského tahu K25 Moravský Krumlov (II/413) – Ivančice – Rosice (I/23). Tah umožňuje mezioblastní spojení prostorů Brno-venkov a Znojemska, páteřní propojení subregionálních center osídlení (Rosice, Ivančice) s napojením na nadřazenou silniční síť (I/23, dálnice D1) a napojení průmyslových oblastí (Moravský Krumlov, Ivančice).

Positivní vliv obchvatu na intenzity dopravy v zástavbě Tetčic byly prověřeny v rámci ÚS JMK. Jako nejvýhodnější komplexní řešení bylo v rámci ÚS JMK označeno spojení obchvatu Tetčic s jižním obchvatem Rosic. Aktuálním podkladem řešícím koordinaci obou záměrů „I/23 Rosice – Zakřany, přeložka, technicko-ekonomická studie“ (Linio Plan, 2018), kterou nechalo zpracovat ŘSD ČR.

Na základě výše uvedeného byla územní rezerva převedena do návrhového koridoru, podrobněji viz kap. G.4.1. – záměr DS48.

➤ **RDS23 II/394 Neslovice, obchvat**

(k bodům 300, 301, 302 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS23 a byl vymezen návrhový koridor **DS49 II/394 Neslovice, obchvat** – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Silnice II/394 je součástí krajského tahu K25 Moravský Krumlov (II/413) – Ivančice – Rosice (I/23). Tah umožňuje mezioblastní spojení prostorů Brno-venkov a Znojensko, páteční propojení subregionálních center osídlení (Rosice, Ivančice) s napojením na nadřazenou silniční síť (I/23, dálnice D1) a napojení průmyslových oblastí (Moravský Krumlov, Ivančice).

Pozitivní vliv obchvatu na intenzity dopravy v zástavbě Neslovic byly prověřeny v rámci ÚS JMK. Podkladem pro konkrétní řešení byla studie „Neslovice II/394, obchvat“ (Rybák – projektování staveb spol. s r.o., 2017).

Na základě výše uvedeného byla územní rezerva převedena do návrhového koridoru, podrobněji viz kap. G.4.1. – záměr DS49.

➤ **RDS24 II/416 Hrušovany u Brna – Ledce – Pohořelice, přeložka**

(k bodům 300, 301, 302 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS24 a byl vymezen návrhový koridor **DS57 II/416 Hrušovany u Brna – Ledce – Pohořelice, přeložka tahu, homogenizace** – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Silnice II/416 je součástí krajského tahu K34 Pohořelice (I/53, D52) – Hrušovany u Brna – Vojkovice (II/425) – Blučina – Měnín (II/380) – Újezd u Brna – Křenovice – Slavkov u Brna (I/54). Tah zprostředkovává mezioblastní spojení prostorů Brno-venkov a Vyškovsko s návazností na nadřazenou silniční síť (dálnice D1, D2, D52).

Vzhledem k uvažovanému přesunu tahu II/416 mimo zástavbu Židlochovic (tedy v trase Blučina – Vojkovice – Hrušovany – Ledce – Pohořelice), která je zajištěna napojením obchvatu Blučiny až na obchvat Hrušovany a dále v trasách stávajících silnic III. třídy III/42510 a III/41619. Odvedení průjezdné dopravy mimo zástavbu Židlochovic má pozitivní vliv na intenzitu dopravy v zástavbě, který byl prověřen i v rámci ÚS JMK. Protože tah II/416 prochází po stávajících silnicích III. třídy, je možné návrhový koridor vymežit v minimální šířce.

Na základě výše uvedeného byla územní rezerva převedena do návrhového koridoru, podrobněji viz kap. G.4.1. – záměr DS57.

➤ **RDS25 II/416 Vojkovice – Hrušovany, přeložka**

(k bodům 300, 301, 302 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS25 a byl vymezen návrhový koridor **DS50 II/416 Vojkovice – Hrušovany, přeložka** – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Silnice II/416 je součástí krajského tahu K34 Pohořelice (I/53, D52) – Hrušovany u Brna – Vojkovice (II/425) – Blučina – Měnin (II/380) – Újezd u Brna – Křenovice – Slavkov u Brna (I/54). Tah zprostředkovává mezioblastní spojení prostorů Brno-venkov a Vyškovsko s návazností na nadřazenou silniční síť (dálnice D1, D2, D52).

Územní rezerva byla vymezena pro možné přesměrování tahu II/416 mimo zástavbu Židlochovic (tedy v trase Blučina – Vojkovice – Hrušovany – Ledce – Pohořelice), a sloužila pro zajištění území pro napojení navrženého obchvatu Blučiny na stávající obchvat Hrušovan. Odvedení průjezdné dopravy má pozitivní vliv na intenzitu dopravy v zástavbě Židlochovic, který byl prověřen i v rámci ÚS JMK.

Na základě výše uvedeného byla územní rezerva převedena do návrhového koridoru, podrobněji viz kap. G.4.1. – záměr DS50.

➤ **RDS26 II/416 Hostěrádky-Rešov – Šaratice, přeložka**

(k bodům 300, 301, 302 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS26 a byl vymezen návrhový koridor **DS51 II/416 Telnice – Křenovice, přeložka** – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Silnice II/416 je součástí krajského tahu K34 Pohořelice (I/53, D52) – Hrušovany u Brna – Vojkovice (II/425) – Blučina – Měnin (II/380) – Újezd u Brna – Křenovice – Slavkov u Brna (I/54). Tah zprostředkovává mezioblastní spojení prostorů Brno-venkov a Vyškovsko s návazností na nadřazenou silniční síť (dálnice D1, D2, D52).

Přeložky silnic II. třídy v území mezi dálnicí D2 a Slavkovem u Brna byly prověřeny v rámci dvou územních studií, a to „Územní studie Silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna“ (Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., 2012) a „Územní studie silnic II. třídy v území ovlivněném rozvodnou 400/220/110 kV Sokolnice“ (KNESL+KYNČL s.r.o., 2015). Následně byly varianty řešení silniční sítě v tomto území prověřeny také v rámci ÚS JMK, která jako nejvýhodnější řešení označila dílčí přeložky silnic II/380 a II/416 v trasách prověřených výše uvedenými územními studiemi.

Na základě výše uvedeného byla územní rezerva zrušena a v území byl (ve větším rozsahu) vymezen návrhový koridor, podrobněji viz kap. G.4.1. – záměr DS51.

➤ **RDS27 II/416 Hrušky – Křenovice – Slavkov u Brna, přeložka**

(k bodům 300, 301, 302 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byl zmenšen rozsah územní rezervy RDS27, upravil se její název na **RDS27 II/416 Křenovice – Slavkov u Brna, přeložka** a byl vymezen návrhový koridor **DS51 II/416 Telnice – Křenovice, přeložka** – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Silnice II/416 je součástí krajského tahu K34 Pohořelice (I/53, D52) – Hrušovany u Brna – Vojkovice (II/425) – Blučina – Měnín (II/380) – Újezd u Brna – Křenovice – Slavkov u Brna (I/54). Tah zprostředkovává mezioblastní spojení prostorů Brno-venkov a Vyškovsko s návazností na nadřazenou silniční síť (dálnice D1, D2, D52).

Přeložky silnic II. třídy v území mezi dálnicí D2 a Slavkovem u Brna byly prověřeny v rámci dvou územních studií, a to „Územní studie Silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna“ (Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., 2012) a „Územní studie silnic II. třídy v území ovlivněném rozvodnou 400/220/110 kV Sokolnice“ (KNEŠL+KYNČL s.r.o., 2015). Následně byly varianty řešení silniční sítě v tomto území prověřeny také v rámci ÚS JMK, která jako nejvýhodnější řešení označila dílčí přeložky silnic II/380 a II/416 v trasách prověřených výše uvedenými územními studiemi.

V území mezi Křenovicemi a Slavkovem u Brna se prověřovaná trasa přeložky silnice II/416 střetává s variantami územní rezervy pro přestavbu železniční trati ozn. RDZ08-A a RDZ08-B (tzv. Křenovická spojka). Vzhledem k tomu, že o výsledném řešení záměru železničních tratí č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna dosud nebylo rozhodnuto a přeložku silnice II/416 je v tomto úseku nutné s tímto záměrem zkoordinovat, zůstává východní část uvažované přeložky silnice II/416 v úseku Křenovice – Slavkov u Brna vymezená jako územní rezerva RDZ27.

Na základě výše uvedeného byla územní rezerva zmenšena a v území byl (ve větším rozsahu) vymezen návrhový koridor (viz také vyhodnocení územní rezervy RDS26 uvedené výše), podrobněji viz kap. G.4.1. – záměr DS51.

Pro územní rezervu RDS27 byla stanovena specifická podmínka („V rámci územní rezervy RDS27 připustit možnost dílčí přeložky silnice II/416 s novým napojením na silnici I/50 ve Slavkově u Brna.“), která v územním plánu Slavkova u Brna umožňuje dílčí řešení přeložky silnice II/416 (tj. úpravu napojení stávající trasy silnice II/416 od Křenovic na silnici I/50 ve Slavkově u Brna vstřícně k ulici Špitálská, která byla již prověřována a má za cíl zlepšit lokální dopravní problém napojení silnice II/416 na I/50), které neznemožní budoucí komplexní řešení přeložky II/416 od Hrušek do Slavkova u Brna koordinované s uvažovanou přeložkou železniční trati (Křenovická spojka).

➤ **RDS28 II/419 Terezín – Násedlovice, přeložka**

(k bodům 300, 301, 302 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDS28 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

Silnice II/419 je součástí krajského tahu K10 Mikulov (I/40, D52) – Velké Pavlovice – Kobylí – Terezín (II/380) – Násedlovice – Žarošice (I/54). Tah umožňuje mezioblastní propojení a návaznost sídel vyššího významu (Mikulov, Velké Pavlovice, Žarošice). Územní rezerva byla v ZÚR JMK vymezena pro zajištění

území pro výhledové řešení přeložky silnice II/419, jejíž potřeba vychází z nevyhovujícího trasování stávající silnice II/419 s častými dopravními závadami a nebezpečným směrovým řešením.

Protože záměr přeložky silnice je v dotčeném území nutné zkoordinovat s dalšími sledovanými záměry (zejména s plochou pro akumulaci povrchových vod vymezenou v ZÚR JMK jako RLAPV07 „Terezín“), byl v rámci A1 ZÚR JMK vložen požadavek na zpracování územní studie, která záměry v dotčeném území zkoordinuje a navrhne nejvhodnější řešení (viz bod 436). Na jeho základě pak bude možné na úrovni ZÚR rozhodnout o zrušení územní rezervy a případném vymezení návrhových koridorů pro přeložku silnice II/419.

➤ **RDS29 II/419 Násedlovice – Uhřice, přeložka**

(k bodům 300, 301, 302 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDS29 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

Silnice II/419 je součástí krajského tahu K10 Mikulov (I/40, D52) – Velké Pavlovice – Kobylí – Terezín (II/380) – Násedlovice – Žarošice (I/54). Tah umožňuje mezioblastní propojení a návaznost sídel vyššího významu (Mikulov, Velké Pavlovice, Žarošice). Územní rezerva byla v ZÚR JMK vymezena pro zajištění území pro výhledové řešení přeložky silnice II/419, jejíž potřeba vychází z nevyhovujícího trasování stávající silnice II/419 s častými dopravními závadami a nebezpečným směrovým řešením.

Protože záměr přeložky silnice je v dotčeném území nutné zkoordinovat s dalšími sledovanými záměry (zejména s plochou pro akumulaci povrchových vod vymezenou v ZÚR JMK jako RLAPV07 „Terezín“), byl v rámci A1 ZÚR JMK vložen požadavek na zpracování územní studie, která záměry v dotčeném území zkoordinuje a navrhne nejvhodnější řešení (viz bod 436). Na jeho základě pak bude možné na úrovni ZÚR rozhodnout o zrušení územní rezervy a případném vymezení návrhových koridorů pro přeložku silnice II/419.

➤ **RDS30 II/422 (II/431) Svatobořice-Mistřín, přeložka**

(k bodům 300, 301, 302 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDS30 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

Silnice II/422 (II/431) je součástí krajského tahu K14 Hodonín (D55, I/51) – Dubňany – Svatobořice-Mistřín – Kyjov (I/54). Tah zajišťuje mezioblastní propojení Hodonínska, Vyškovska a sídel vyššího významu (Hodonín, Kyjov). Přeložka má být v koridoru prověřována v závislosti na řešení obchvatu Kyjova a jeho napojení na nižší silniční síť. Důvodem je odklon tranzitní dopravy ze zastavěného území obce a zkvalitnění trasy silnice z hlediska širších vazeb.

Pro tento záměr nebyla v poslední době zpracována žádná podrobnější dokumentace. Vzhledem k tomu, že je vázaný na podobu obchvatu Kyjova, který také nebyl podrobněji prověřen a zůstává vymezen v podobě územní rezervy (viz RDS16), není možné o jeho přesné poloze a zpřesnění do podoby návrhového koridoru v této chvíli rozhodnout. Jako vhodné řešení se tedy s ohledem na výše uvedené jeví zachování dosavadní územní rezervy.

➤ **RDS32 Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152**

(k bodům 300, 301, 302 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDS32 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

Návrh koridoru územní rezervy vychází z „Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Územní rezerva navazuje na navrhovaný koridor Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na územní rezervu obchvatu Šlapanic. Ve směru od JZT, D52/JT a dálnice D2 umožňuje zpřístupnění a obsluhu rozvojových ploch města Šlapanice. Realizací stavby by došlo k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení území na nadřazenou silniční síť.

Trasa propojení Tuřany–Kobylnice byla prověřena v rámci ÚS JMK (ve variantě S.5) a bylo možné u ní konstatovat téměř zanedbatelný pozitivní vliv v podobě snížení intenzit na silnici Kobylnice–Dvorská–Tuřany (z cca 4,8 tis. vozidel na 3,8 tis. vozidel u vjezdu do Tuřan). Na úrovni dotčených obcí ale tato trasa není vítána, neboť ji vnímají jako první krok pro další pokračování silničního propojení v problematické trase původní jihovýchodní tangenty (k silnici I/50).

Aktuálně je v ZÚR doplňována koncepce nadřazené dálniční a silniční sítě na základě výsledků ÚS JMK. Pro upřesnění návazné krajské silniční sítě na jihovýchodě brněnské aglomerace a také ve vazbě na rozvoj tohoto území jako obytného zázemí města Brna je v rámci A1 ZÚR JMK vkládán požadavek na zpracování územní studie, ve které bude prověřena zejména krajská silniční síť v tomto území. Součástí prověření bude i koridor RDS32. Na základě této územní studie pak bude možné definitivně rozhodnout o potřebnosti této trasy. Územní rezerva tedy zůstává v dosavadní podobě.

➤ **RDS33 III/15278 Modřice, severní obchvat**

(k bodům 300, 301, 302 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS33 a byl vymezen návrhový koridor **DS52 III/15278 Modřice, severní obchvat** – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Silnice III/15278 zajišťuje propojení jižní části města Brna s širší aglomerací jižně krajského města a plní funkci alternativního spojení k přetížené ulici Vídeňská. Územní rezerva pro přeložku silnice III/15278 obsahuje i obchvat Přízřenic a je napojena na Moravanskou ulici, s možností připojení Dolních Heršpic. Trasa odvede dopravu mimo zastavěná území sídel.

Pozitivní přínos a efektivita tohoto propojení ve spojení s navrženou MÚK Moravanská (I/52) byly prokázány v rámci ÚS JMK. Pro tento záměr je aktuálně zpracovávána „Vyhledávací studie III/15278 Modřice obchvat“ (PK OSSENDORF, 2019).

Na základě výše uvedeného byla územní rezerva převedena do návrhového koridoru, podrobněji viz kap. G.4.1. – záměr DS52.

➤ **RDS35 III/4171 Šlapanice, obchvat**

(k bodům 300, 301, 302 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDS35 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

Územní rezerva byla vymezena s ohledem na Generel krajských silnic JMK, kde je sledován nově uvažovaný krajský tah K36 Brno, Slatina (I/50) – Šlapanice (D1) – Ponětovice – Prace – Křenovice (II/416). Ten by měl zprostředkovávat mezioblastní spojení, páteřní obsluhu nadregionálního, mikroregionálního a subregionálního centra osídlení (Brno, Šlapanice, Slavkov u Brna). Město Šlapanice s návrhem obchvatu nesouhlasí, jeho potřebnost nevyplynula ani z prověření v rámci ÚS JMK, kde bylo modelováním prokázáno, že jeho efekt je minimální (snižuje cca o 1,5 tis. vozidel provoz na Nádražní ulici).

Aktuálně je v ZÚR doplňována koncepce nadřazené dálniční a silniční sítě na základě výsledků ÚS JMK. Pro upřesnění návazné krajské silniční sítě na jihovýchodě brněnské aglomerace a také ve vazbě na rozvoj tohoto území jako obytného zázemí města Brna je v rámci A1 ZÚR JMK vkládán požadavek na zpracování územní studie, ve které bude prověřena zejména krajská silniční síť v tomto území. Součástí prověření bude i koridor RDS35. Na základě této územní studie pak bude možné definitivně rozhodnout o potřebnosti této trasy. Územní rezerva tedy zůstává v dosavadní podobě.

➤ **RDS36 Kuřim, severní obchvat (nekategorizovaná)**

(k bodům 300, 301, 302 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDS36.

Odůvodnění:

Územní rezerva byla prověřena na základě výsledků ÚS JMK a s přihlédnutím k doporučením obsaženým ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byla zrušena.

Územní rezerva RDS36 byla v ZÚR JMK vymezena z toho důvodu, že na úrovni ZÚR nebylo možné jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty obchvatu Kuřimi, a to s ohledem na jednoznačnou spjatost s celkovým uspořádáním dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, kde dochází k vysoké koncentraci radiálně zaústěných komunikací, vysoké intenzitě dopravy a zvýšeným nárokům na prostorové roznesení převažující zdrojové a cílové dopravy do celého systému sítě pozemních komunikací. Z důvodu silné spjatosti celého dopravního systému jádrového území a citlivosti při vzájemném ovlivňování přepravní účinnosti, dopadů do území i vlivů na životní prostředí a lidské zdraví bylo požadováno, aby řešení dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 bylo prověřeno ve větší podrobnosti, než přísluší ZÚR, s dopracováním podrobnějších podkladů pro rozhodování, a to v úrovni územní studie.

V souladu s požadavkem ZÚR JMK byla zpracována ÚS JMK, která porovnála a vyhodnotila různé varianty uspořádání dálniční a silniční sítě a doporučila tři nejvýhodnější varianty do posouzení v rámci Aktualizace č.1 ZÚR JMK (podrobně viz kap. G.4.1., podkapitola Silniční doprava).

ÚS JMK na základě komplexního porovnání konstatovala, že severní obchvat má nižší účinnost a bylo by nutné realizovat další dodatečná opatření ve městě proti tranzitující dopravě, což by omezovalo

místní dopravu. Naproti tomu jižní obchvat Kuřimi vykazuje maximální účinnost pro ochranu před tranzitující dopravou po silnici II/385 přes centrální oblast Kuřimi i bez vnitřních opatření.

Spojení severního obchvatu Kuřimi s tzv. německou stopou komunikace 43 (tzn. propojení stávající silnice I/43 u kuřimské věznice s novou stopou 43, vedenou západně od Kuřimi, novou komunikací, která by procházela severně od Kuřimi) lze hodnotit jako jednoznačně nejhorší kombinaci variant 43 a variant obchvatů města Kuřimi, protože ve směru od Brna na Tišnov značně zvyšuje riziko zachování tranzitu přes vlastní Kuřim (na rozdíl od jižního obchvatu). V Kuřimi by bylo nutné realizovat dodatečná opatření proti tranzitující dopravě městem, což by omezovalo místní dopravu. Zároveň toto řešení způsobuje obklopení Kuřimi kapacitními silnicemi ze tří stran – současná I/43 u Podlesí bez snížení dopravní zátěže, nová kapacitní 43 mezi Kuřimi a Moravskými Knínicemi a nový „severní obchvat“ přetínající v délce cca 3 km úpatí masivu Zlobice severně od zástavby Kuřimi. Dopady tohoto řešení na Kuřim jsou potenciálně horší (hrozba závleku dopravy do Kuřimi je vyšší) než u variant kombinujících optimalizovanou trasu 43 a „krátký“ severní obchvat propojující novou 43 a stávající I/43.

Na základě výše uvedeného byla v A1 ZÚR JMK zrušena územní rezerva RDS36.

➤ **RDS37 I/55 Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel**

(k bodům 297a, 297b přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byly zrušeny části územních rezerv RDS18-A a RDS18-B ležící východně od Strážnice (resp. od křížení se silnicí II/426) a na jejich místě byla ve stejném rozsahu vymezena nová územní rezerva **RDS37 I/55 Strážnice – Vnorovy, přeložka s obchvaty sídel**.

Odůvodnění:

Územní rezerva RDS18 pro přeložku silnice I/55 byla v ZÚR JMK vymezena s ohledem na silně urbanizované území generující bez ohledu na budoucí existenci D55 významné dopravní zatížení (zdrojová a cílová doprava, místní doprava) pro možné dílčí přeložky stávající silnice s obchvaty obytných území, se zachováním podmínek neomezeného přístupu motorové dopravy s maximální možností obsluhy přilehlého území a sídel. Silnice I/55 představuje páteřní osu urbanizovaného pásu Pomoraví. Po realizaci dálnice D55 budou především dálkové přepravní vztahy převedeny na D55 a silnice I/55 převezme kromě regionálních a lokálních dopravních vztahů funkci doprovodné silnice k D55.

Vzhledem k postupující přípravě realizace dálnice D55 od Otrokovic na jih bylo přistoupeno k vymezení návrhové koridoru DS60 pro obchvat Strážnice (přeložku silnice II/426), aby byly zajištěny dobré podmínky pro převedení dopravy mezi Bzencem a silnicí I/55 pro případ ukončení etapy výstavby D55 v Bzenci a následné zpoždění realizace navazujícího úseku Bzenec–Rohatec přes Bzeneckou doubravu. Zbylá část původních koridorů RDS18 východně od Strážnice byla návrhovým koridorem DS60 „odříznuta“, a proto byly vymezena jako samostatná územní rezerva RDS37 ve shodném rozsahu. Ponechání územních rezerv zajistí prostor pro možné budoucí realizace přeložky silnice I/55 mimo zastavěná území obcí, která může být přehodnocena po realizaci dálnice D55.

Viz také odůvodnění záměru DS60 v kap. G.4.1. a odůvodnění úpravy záměru RDS18 v kap. G.4.4. tohoto odůvodnění.

PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH REZERV ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

➤ **RDZ01** VRT (Praha – Havlíčkův Brod –) hranice kraje – Javůrek

(k bodům 303, 304, 306 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDZ01 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

V současné době probíhá zpracování studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav s předpokládaným dokončením v roce 2020. Do té doby není k dispozici relevantní podklad, na základě kterého by bylo možné rozhodnout o územní rezervě RDZ01 (zrušení a nahrazení návrhovým koridorem). Proto je územní rezerva v ZÚR JMK ponechána.

➤ **RDZ02** VRT Javůrek – Brno

(k bodům 303, 305, 306 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena varianta územní rezervy RDZ02-B (Varianta Petrov), bylo změněno označení dosavadní varianty RDZ02-A na RDZ02.

Odůvodnění:

V návaznosti na usnesení vlády ČR č. 525 ze dne 1. 7. 2015 byla zpracována „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“. SP ŽUB byla projednána 30. května 2018 v Centrální komisi ministerstva dopravy, která upřednostnila variantu Ab (tj. Variantu „Řeka“). Z toho důvodu je možné v ZÚR JMK zrušit územní rezervy určené pro tratě navázané na nepotvrzenou variantu „Petrov“, tj. v tomto případě variantu RDZ02-B. Protože dále již není spojení Javůrek–Brno sledováno ve variantách, je možné zbývající trasu územní rezervy podél dálnice D1 označit jako RDZ02.

V současné době probíhá zpracování studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav s předpokládaným dokončením v roce 2020. Do té doby není k dispozici relevantní podklad, na základě kterého by bylo možné rozhodnout o územní rezervě RDZ02 (zrušení a nahrazení návrhovým koridorem). Proto je územní rezerva v ZÚR JMK ponechána.

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

(k bodům 307, 308 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDZ03 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

Připravuje se zpracování studie proveditelnosti VRT (Brno) – Přerov – Ostrava. V rámci řešení studií proveditelnosti bude řešeno zaústění do Brna, do schváleného řešení ŽUB a propojení s trasou Brno – Přerov. Než bude uvedena studie proveditelnosti dokončena, není k dispozici relevantní podklad, na základě kterého by bylo možné rozhodnout o územní rezervě RDZ03 (zrušení a nahrazení návrhovým koridorem). Proto je územní rezerva v ZÚR JMK ponechána.

➤ **RDZ04 Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice; varianta ŽUB Petrov**

(k bodům 309, 310 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byly zrušeny obě varianty územní rezervy RDZ04, tj. RDZ04-A a RDZ04-B.

Odůvodnění:

V návaznosti na usnesení vlády ČR č. 525 ze dne 1. 7. 2015 byla zpracována „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“. SP ŽUB byla projednána 30. května 2018 v Centrální komisi ministerstva dopravy, která upřednostnila variantu Ab (tj. Variantu „Řeka“). Z toho důvodu je možné v ZÚR JMK zrušit územní rezervy určené pro tratě navázané na nepotvrzenou variantu „Petrov“, tj. v tomto případě variantu RDZ04-A i RDZ04-B.

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

(k bodům 311, 312 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena část územní rezervy RDZ05 (severně od Šakvic) a byl vymezen návrhový koridor **DZ11 VRT Brno – Šakvice** – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění. Zbytek původní územní rezervy byl přejmenován na **RDZ05 VRT Šakvice – Břeclav – hranice ČR / Rakousko (– Wien)**.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z požadavku Ministerstva dopravy, potažmo Správy železniční dopravní cesty, na vymezení návrhového koridoru pro vybraný pilotní úsek dopravního systému Rychlých spojení, který byl identifikován v rámci dokumentu „Zrychlená příprava pilotních úseků VRT“ (SŽDC, 2018). Pro vybrané části systému Rychlých spojení jsou zpracovávány studie proveditelnosti, které přesněji umísťují dané záměry do území s ohledem na požadované parametry tratí a omezení střetů v území se zástavbou, územími ochrany přírody, apod. a také upřesňují představy o budoucím provozu a ekonomické efektivitě záměrů.

V současné době probíhá zpracování studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav s předpokládaným dokončením v roce 2020, jeho přednostní výstupy pro pilotní úsek Brno–Šakvice byly využity k vymezení návrhového koridoru.

Na základě výše uvedeného byla územní rezerva částečně převedena do návrhového koridoru, podrobněji viz kap. G.4.1. – záměr DZ11.

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

(k bodům 313, 314 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDZ06 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

Zatím nebyla zpracována podrobnější dokumentace, která by byla relevantním podkladem, na základě kterého by bylo možné rozhodnout o územní rezervě RDZ06 (zrušení a nahrazení návrhovým koridorem). Proto je územní rezerva pro ochranu tohoto významného koridoru v ZÚR JMK ponechána.

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

(k bodům 315, 316 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RDZ07 a byl vymezen návrhový koridor **DZ12 Trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje (– Česká Třebová), optimalizace** – viz kap. G.4.1. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Návrh řešení vychází z požadavku Ministerstva dopravy, potažmo Správy železniční dopravní cesty, které na dané trase připravuje více záměrů s cílem optimalizace trati. Hlavním cílem optimalizace trati č. 260 jsou úpravy směřující k zavedení dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení, odstranění propadů traťové rychlosti, odstranění úrovněového přístupu na nástupiště s přístupem přes hlavní koleje, zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, zlepšení technického stavu řešené trati a k zajištění parametrů interoperability a parametrů potřebných pro provoz nákladní dopravy. To vše má zajistit zvýšení bezpečnosti železničního provozu a komfort cestujících veřejnosti, spolehlivost provozu a zvýšení kapacity trati, splnění požadavků TSI a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 a především umožnění provážení vlaků délky 740 m.

Na základě výše uvedeného byla územní rezerva převedena do návrhového koridoru, podrobněji viz kap. G.4.1. – záměr DZ12.

➤ **RDZ08** trať č. 300 a 340 Zbýšov – Slavkov u Brna („Křenovická spojka“)

(k bodům 317, 318 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDZ08 ve variantách RDZ08-A (jižní) a RDZ08-B (severní) zůstává beze změny.

Odůvodnění:

V rámci Studie proveditelnosti Veselí nad Moravou – Blažovice bylo prokázáno, že pro potřeby tratě Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou není Křenovická spojka ekonomicky efektivní. Nicméně potřebnost/účelnost Křenovické spojky souvisí spíše s projektem ŽUB a zejména s projektem Severojižního kolejového diametru (SJKD). Na základě studie proveditelnosti ŽUB byla vybrána varianta s odsunem nádraží (Varianta Ab), která může výrazně akcentovat potřebu SJKD. Studie proveditelnosti SJKD však dosud nebyla zadána.

Zatím nebylo rozhodnuto o výsledné podobě Křenovické spojky, a to vzhledem k dosud nevyjasněné podobě rychlého spojení RS1 Brno – Přerov (role nové konvenční a nové vysokorychlostní trati) a výsledné podobě Severojižního kolejového diametru, se kterým řešení úzce souvisí (má převádět vlaky na trase Slavkov u Brna – Újezd u Brna – ŽUB – Královo Pole – Tišnov). Z toho důvodu jsou územní rezervy pro ochranu tohoto koridoru v ZÚR JMK ponechána.

➤ **RDZ09** Výhybna Zbýšov

(k bodům 319, 320 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDZ09 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

V rámci Studie proveditelnosti Veselí nad Moravou – Blažovice bylo prokázáno, že pro potřeby tratě Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou není Křenovická spojka ekonomicky efektivní. Nicméně potřebnost/účelnost Křenovické spojky souvisí spíše s projektem ŽUB a zejména s projektem Severojižního kolejového diametru (SJKD). Na základě studie proveditelnosti ŽUB byla vybrána varianta s odsunem nádraží (Varianta Ab), která může výrazně akcentovat potřebu SJKD. Studie proveditelnosti SJKD však dosud nebyla zadána.

Zatím nebylo rozhodnuto o výsledné podobě zbýšovské výhybny, a to vzhledem k dosud nevyjasněnému cílovému řešení Křenovické spojky a zejména Severojižního kolejového diametru, se kterým řešení úzce souvisí (má převádět vlaky na trase Slavkov u Brna – Újezd u Brna – ŽUB – Královo Pole – Tišnov). Z toho důvodu je územní rezerva pro ochranu tohoto koridoru v ZÚR JMK ponechána.

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

(k bodům 321, 322 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDZ10 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

Záměr nebyl prověřován samostatnou studií, ale byl rámcově prověřen v rámci Studie proveditelnosti Železničního uzlu Brno a souvisí s projektem Severojižního kolejového diametru (SJKD). Na základě studie proveditelnosti ŽUB byla vybrána varianta s odsunem nádraží (Varianta Ab), která předpokládá na rameni mezi Brnem a Sokolnicemi interval mezi vlaky osobní dopravy 15 minut v obou směrech. Potřeba zkapacitnění úseku Chrlice – Sokolnice se pak jeví jako nutná.

Zatím nebylo rozhodnuto o výsledné podobě zkapacitnění trati č. 300, neboť její řešení souvisí s dosud nevyjasněným cílovým řešením Severojižního kolejového diametru, kterého je součástí (má převádět vlaky na trase Slavkov u Brna – Újezd u Brna – ŽUB – Královo Pole – Tišnov). Z toho důvodu je územní rezerva pro ochranu tohoto koridoru v ZÚR JMK ponechána.

PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH REZERV VODNÍ DOPRAVY

➤ **RDV01, RDV02** Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe

(k bodům 323, 324, 325, 326 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezervy RDV01 a RDV02 zůstávají beze změny.

Odůvodnění:

K záměru Průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe zajistilo ministerstvo dopravy zpracování „Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe“, jejímž cílem je prověření ekonomické efektivity projektu nově uvažované vodní cesty z pohledu dopravního, vodohospodářského, energetického a rekreačního. V rámci studie byly posouzeny různé varianty vodního koridoru, včetně kombinací některých jeho větví.

Studie byla zpracována v souladu s usnesením vlády č. 49/2011 z 19. ledna 2011, podle kterého je potřebné zabezpečit podklady pro posouzení vodního koridoru a pro rozhodnutí o zachování či vyjmutí z územní ochrany. Podle studie má výstavba vodního koridoru úzkou souvislost s navazujícími projekty

zaměřenými na zlepšení splavnosti navazujících řek, tedy Labe, Odry, případně i Váhu. Pro tyto navazující projekty musí být zpracováno samostatné ekonomické hodnocení a samostatné projekty v Polsku a na Slovensku.

Zpracovaná Studie proveditelnosti se v současné době projednává a zatím nebylo na úrovni MD rozhodnuto o výsledné podobě tohoto záměru (nebo jeho opuštění). Z toho důvodu je územní rezerva pro ochranu tohoto záměru v ZÚR JMK ponechána.

PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH REZERV LETECKÉ DOPRAVY

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

(k bodům 327, 328 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RDL01 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

Územní rezerva byla v ZÚR JMK vymezena jako ochrana území pro rozvoj mezinárodního letiště Brno-Tuřany s cílem vytvoření předpokladů pro další výhledový rozvoj mezinárodního letiště s přeshraničním dosahem, situovaném v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a jejím jádrovém území. Do současné doby nevyplynul požadavek na překlopení územní rezervy do návrhu ani nebyla zpracována podrobnější studie, která by se tímto záměrem zabývala. Vzhledem k tomu, že existence a fungování mezinárodního letiště Brno-Tuřany jako významného centra mezinárodní dopravy je pro široký region přesahující Jihomoravský kraj zásadní a těžko nahraditelná, je vhodné dané území pro možný budoucí rozvoj letiště ochránit, dokud nebude podrobně prověřen opak (tedy nepotřebnost území pro další rozvoj letiště). Z toho důvodu je územní rezerva pro možné budoucí rozšíření letiště Tuřany v ZÚR JMK ponechána.

PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH REZERV TI – PLYNÁRENSTVÍ

➤ **RTEP01** Rozšíření uskladňovací kapacity podzemního zásobníku plynu Podivín – Prušánky

(k bodům 330, 331, 333 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezerva RTEP01 zůstává beze změny.

Odůvodnění:

Územní rezerva byla v ZÚR JMK vymezena jako ochrana území pro možnou výstavbu zařízení souvisejících s těžbou a uskladněním zemního plynu. Do současné doby nevyplynul požadavek na překlopení územní rezervy do návrhu, zároveň se jeví jako vhodné dané území ochránit. Z toho důvodu je územní rezerva pro ochranu daného záměru v ZÚR JMK ponechána.

➤ **RTEP02** Podzemní zásobník plynu Hrušky

(k bodům 329, 330, 332, 333 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byla zrušena územní rezerva RTEP02.

Odůvodnění:

Územní rezerva byla v ZÚR JMK vymezena jako ochrana území pro možnou výstavbu zařízení souvisejících s těžbou a uskladněním zemního plynu. Na základě podnětu Ministerstva průmyslu a obchodu (a společnosti MND), ve kterém se konstatuje, že v současné době není poptávka po skladovacích kapacitách plynu a budování zásobníku by bylo ekonomicky nerentabilní a technologicky složité, bylo přistoupeno ke zrušení této územní rezervy.

PROVĚŘENÍ ÚZEMNÍCH REZERV TI – VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ

➤ **RLAPV01 až RLAPV 10 (Plochy vhodné pro akumulaci povrchových vod)**

(k bodům 334, 335, 336, 337 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Územní rezervy RLAPV01 až RLAPV10 zůstávají beze změny.

Odůvodnění:

Územní rezervy byly v ZÚR JMK vymezeny na základě „Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základní zásady využití těchto území“ (2011), který nechalo zpracovat Ministerstvo zemědělství. Vzhledem k tomu, že od doby vydání ZÚR JMK (2016) nedošlo k žádným změnám v tomto dokumentu ani ke zpřesnění jednotlivých LAPV, byly tyto územní rezervy pro možné budoucí využití pro akumulaci povrchových vod v ZÚR JMK ponechány.

V případě RLAPV07 byl v rámci A1 ZÚR JMK vložen požadavek na podrobnější prověření a koordinaci více záměrů v území (především uvažovaných přeložek silnice II/419) v územní studii – viz bod 436b přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK.

G.5. Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje

V rámci A1 ZÚR JMK nebyly zapracovány žádné změny do části týkající se upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje hodnot (kap. E ZÚR JMK).

G.6. Stanovení cílových kvalit krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení

V rámci A1 ZÚR JMK byly zapracovány dále uvedené změny do části týkající se stanovení cílových kvalit krajiny (kap. F ZÚR JMK).

➤ **Výkres I.3 grafické části ZÚR JMK**

(k výkresu I.3. ZÚR JMK a k bodu 445 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Název výkresu je změněn na „I.3. Výkres krajin“.

V legendě výkresu I.3 grafické části ZÚR JMK je dílčí nadpis „KRAJINNÉ TYPY“ nahrazen nadpisem „KRAJINY“ a dále pod tím pojmem „krajinný typ“ vždy nahrazen pojmem „krajinný celek“.

Odůvodnění:

Změna názvu výkresu je dána platným (novelizovaným) zněním vyhlášky č. 500/2006 Sb. Nahrazení pojmu „krajinný typ“ vhodnějšími pojmy „krajina“ či „krajinný celek“ (použitými v závislosti na konkrétním kontextu) souvisí kromě novelizované podoby vyhlášky č. 500/2006 Sb. též s novelizovaným překladem Evropské úmluvy o krajině, ve kterém se již pojem „krajinný typ“ nevyskytuje.

➤ **Terminologické úpravy textu**

(k celé kapitole F, např. k bodům 345, 347, přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

V kapitole F textové části ZÚR je ve všech příslušných pasážích nahrazen původní pojem „cílové charakteristiky krajiny“ nahrazen pojmem „cílové kvality krajin“. V souladu s tím je změněn i vlastní název kapitoly, který nově zní „Stanovení cílových kvalit krajin, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení“. Dále je původní pojem „krajinný typ“ nahrazen pojmem „krajinný celek“ a změněny jsou i další pasáže textu tak, aby byly uvedeny do souladu s novelizovaným překladem Evropské úmluvy o krajině.

Odůvodnění:

Ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly stanoveny požadavky „řešení krajiny obsažené v předmětné kapitole ZÚR JMK prověřit z hlediska souladu s vyhláškou č. 500/2006 Sb., v platném znění“ a „uvést předmětnou kapitolu do souladu s novelizovaným překladem Evropské úmluvy o krajině“. Popsané změny v textu jsou provedeny v souladu s těmito požadavky.

➤ **22. krajinný celek Brněnský**

(k bodu 392 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

V bodu (392) textové části ZÚR JMK je do „Požadavků na uspořádání a využití území“ nově doplněna odrážka „b) Podporovat zachování panoramatu historického jádra města Brna a jeho historických stavebních dominant“ a do „Úkolů pro územní plánování“ v rámci odrážky c) doplněn text „panoramatu historického jádra města Brna a“, takže celý text pod odrážkou c) zní „Vytvářet územní podmínky pro zachování panoramatu historického jádra města Brna a historických stavebních dominant“.

Odůvodnění:

Ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK byly stanoveny požadavky „V kapitole F ZÚR JMK v bodě (392) u krajinného typu 22 Brněnský prověřte doplnění následujícího textu do požadavků na spořádání území: b) Podporovat zachování panoramatu historického jádra města Brna a jeho historických stavebních dominant“ a „V kapitole F ZÚR JMK v bodě (392) u krajinného typu 22 Brněnský prověřte upravení textu v úkolech pro územní plánování v odrážce c) na následující znění: c) Vytvářet územní podmínky pro zachování panoramatu historického jádra města Brna a jeho historických stavebních dominant“. Dané úpravy byly prověřeny a vzhledem k jejich smysluplnosti a také ve srovnání s požadavky v jiných částech textu bylo přistoupeno k jejich zapracování. Změny v textu jsou provedeny přesně dle uvedených požadavků, v případě bodu c) úkolů pro územní plánování s mírnou odchylkou v textu spočívající ve vypuštění slova „jeho“ tak, aby se podpora zachování historických

stavebních dominant vztahovala v souladu s původním zněním ZÚR JMK na celé území krajinného celku (původně "krajinného typu") Brněnský.

G.7. Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit

V rámci A1 ZÚR JMK byly zapracovány dále uvedené změny do části týkající se vymezení veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací (kap. G ZÚR JMK).

➤ Veřejně prospěšné stavby

(k bodům 426, 427 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Do tabulek veřejně prospěšných opatření dopravní technické infrastruktury byly doplněny (nebo byly zrušeny) záměry v souladu s řešením A1 ZÚR JMK (návrhové prvky koncepce dopravní a technické infrastruktury).

Konkrétně byly do veřejně prospěšných staveb přidány tyto záměry: DS06 (úprava), DS10 (úprava), DS17 (úprava), DS33 (úprava), DS40, DS41, DS42, DS44, DS45, DS46, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS52, DS53, DS54, DS55, DS56, DS57, DS59, DS60, DS61, DS62, DS63, DS64, DZ10 (úprava), DZ11, DZ12, TEE27, TEE28, TEP09 + záměry protipovodňových opatření POP01–POP11 (viz dále).

Z veřejně prospěšných staveb byly zrušeny záměry: DS39, DZ05, DI04.

Odůvodnění:

Vymezení veřejně prospěšných staveb bylo upraveno v souladu s úpravou koncepcí dopravní a technické infrastruktury, a to v tom smyslu, že všechny návrhové prvky těchto koncepcí jsou zároveň vymezeny jako veřejně prospěšné stavby (tak jako v dosud platných ZÚR JMK). Pro podrobnější odůvodnění jednotlivých záměrů viz dané koncepce v kap. G.4.1. a G.4.2. tohoto odůvodnění.

➤ Protipovodňová opatření POP jako veřejně prospěšné stavby

(k bodům 426, 427 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Mezi veřejně prospěšné stavby byly nově zahrnuty i přírodě blízká protipovodňová opatření POP01 až POP11 vymezená v dosud platných ZÚR JMK jako veřejně prospěšná opatření. Zároveň byl upraven rozsah prvku POP10 (Opatření na hlavních brněnských tocích) – viz kap. G.4.2. tohoto odůvodnění.

Odůvodnění:

Potřeba vymezení prvků POP jako veřejně prospěšných staveb vyplynula z projednání Zprávy o uplatňování ZÚR JMK a také z koordinačního jednání zástupců Povodí Moravy, Magistrátu města Brna, Kanceláře architekta města Brna, Krajského úřadu JMK a zpracovatelů A1 ZÚR JMK. Vzhledem k tomu, že dle vyjádření Povodí Moravy přírodě blízká protipovodňová opatření zahrnují vždy i mnoho staveb (a nikoliv jen opatření nestavební povahy), je pro povolování a realizaci těchto záměrů vhodné a potřebné, aby byly zahrnuty mezi veřejně prospěšné stavby. Podrobněji viz kap. G.4.2., podkapitola Protipovodňová opatření.

G.8. Stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury

V rámci A1 ZÚR JMK byly zpracovány dále uvedené změny do části týkající se stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti (kap. H ZÚR JMK).

➤ Oprava číslování bodů

(k bodům 432, 433, 434, 435 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Bylo opraveno číslování bodů v kap. H – správně mají být body v této kapitole číslovány od čísla 432 po číslo 435.

Odůvodnění:

Jedná se o tiskovou chybu, která byla v rámci A1 ZÚR JMK opravena.

➤ Požadavky na koordinaci ploch a koridorů

(k bodu 432 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byl upraven název kapitoly H.1., aby neobsahoval výraz veřejně prospěšné stavby.

Obsah tabulky byl upraven, byly sem vloženy nové záměry vymezené v rámci A1 ZÚR JMK, případně byly odstraněny rušené záměry.

Byly opraveny tiskové chyby (chybně uvedené údaje o obcích a katastrálních územích, kódy prvků apod.).

Odůvodnění:

Úprava názvu kapitoly vychází z toho, že zde nejsou obsaženy jen veřejně prospěšné stavby, ale i další návrhové prvky vymezené ZÚR JMK (ÚSES).

Doplnění tabulky vychází z úprav koncepcí dopravní a technické infrastruktury a koncepce ÚSES v kap. D (odůvodnění viz kap. G.4.1., G.4.2. a G.4.3. tohoto odůvodnění).

Opravy tiskových chyb vyplynuly jednak z požadavků pořizovatele a jednak z vlastní kontroly dokumentace (především srovnání kap. D a H a vymezení prvků v grafické části).

➤ Požadavky na územní vymezení a koordinaci cyklistických tras a stezek nadmístního významu

(k bodu 433 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Obsah tabulky byl upraven, byly sem vloženy nové záměry vymezené v rámci A1 ZÚR JMK.

Odůvodnění:

Obsah tabulky byl upraven, byly sem zpracovány úpravy v koncepci cyklistické dopravy vyplývající z řešení A1 ZÚR JMK – viz. kap. G.4.1., Cyklistická doprava.

➤ **Požadavky na koordinaci územních rezerv.**

(k bodu 434 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Obsah tabulky byl upraven v souladu s úpravou ve vymezení územních rezerv (viz kap. G.4.4. tohoto odůvodnění), byly odstraněny rušené územní rezervy, nebo sem byly vloženy nové územní rezervy v souladu s řešením A1 ZÚR JMK.

Odůvodnění:

Obsah tabulky byl upraven, byly sem zapracovány úpravy ve vymezení územních rezerv vyplývající z řešení A1 ZÚR JMK – viz. kap. G.4.4. tohoto odůvodnění.

➤ **Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí**

(k bodu 435 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Bylo upraveno znění požadavku týkajícího se vymezení ŽUB.

Byly doplněny nové požadavky na územní plán města Brna týkající se silniční dopravy.

Byl zrušen požadavek na územní plán Rosice (přeložka silnice I/23 na území města Rosice).

Odůvodnění:

Požadavky týkající se ŽUB byly upraveny dle aktuální situace, kdy bylo na úrovni Ministerstva dopravy rozhodnuto o výběru varianty umístění ŽUB (varianta „Řeka“).

Pro ÚP Brno byly doplněny úkoly týkající se silniční dopravy, které přesahují podrobnost ZÚR. Jedná se o záležitosti, které vyplynuly ze závěrů ÚS JMK. Překročení dálnice D1 od současné silnice III/15283 ze Slatiny směrem k ulici Průmyslové souvisí s realizací obchvatu Tuřan (silnice II/380) a nové MÚK Černovická terasa na dálnici D1 a je velmi důležité pro zajištění dostatečné kapacity v tomto uzlu ve směru mezi obchvatem Tuřan a VMO mimo MÚK Černovická terasa. Prověření nového trasování silnice III/15283 (respektive budoucího obchvatu Tuřan – přeložky II/380) mimo ochranná pásma letiště Tuřany a zajištění území pro tuto případnou přeložku vychází ze změn v podmínkách a vymezení OP letiště, kdy tuto silnici dle platných předpisů nelze v současné trase zkapacitnit. Požadavek na prověření obchvatu Maloměřice a Obřany v rámci ÚP Brna vychází ze závěrů ÚS JMK, kde byla prokázána jeho poměrně dobrá dopravní účinnost, přičemž jako účinnější byla hodnocena stopa východní. Podkladem byla „Technická studie Maloměřice a Obřany – přeložka sil. II/374“ (HBH Projekt, spol. s r.o., 2017). V ÚS JMK je ale zároveň konstatováno, že stávající silnice II/374 má malé procento tranzitu vzhledem k městu Brnu (většina dopravy vzhledem k městu Brnu je zdrojová a cílová), že technické řešení obchvatu je velmi náročné (vzhledem ke značným výškovým převýšením a uspořádání území) a předpokládá vysoké finanční nároky, které bude nutné poměřovat s přínosem samotné komunikace. Vzhledem k tomu, že se jedná o přeložku na území města Brna, která ani v jedné variantě prověřované v rámci ÚS JMK (východní, západní) neměla vliv na nadřazenou dálniční a silniční síť, byl tento záměr ponechán pro prověření v rámci ÚP Brna.

Dosavadní úkol pro ÚP Rosice týkající se vymezení přeložky silnice I/23 na území města byl zrušen, neboť upravená koncepce silniční dopravy ZÚR počítá s kompletní trasou přeložky silnice I/23 Zakřany–Rosice (jižní varianta obchvatu) – viz nově vložený záměr DS44. Sledování jiné trasy je tedy v ÚP nadbytečné.

G.9. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií

V rámci A1 ZÚR JMK byly zpracovány dále uvedené změny do části týkající se vymezení ploch a koridorů pro prověření změn jejich využití územní studií (kap. I ZÚR JMK).

➤ Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě (ÚS JMK)

(k bodu 436 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byl zrušen požadavek na zpracování Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno.

Odůvodnění:

Územní studie již byla zpracována (knesl kynčl architekti, 2019), je zaevidována v evidenci územně plánovací činnosti v ČR a slouží jako jeden z hlavních podkladů pro zpracování A1 ZÚR JMK.

➤ Územní studie Jihovýchod

(k bodu 436a přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byl doplněn požadavek na zpracování Územní studie Jihovýchod, která má prověřit zejména krajskou silniční síť v jihovýchodním kvadrantu OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno ve vazbě na upravenou koncepci nadřazené dálniční a silniční sítě.

Odůvodnění:

Cílem územní studie je v návaznosti na návrh nadřazené silniční a dálniční sítě a na předpokládaný rozvoj obcí v jihovýchodním kvadrantu brněnské aglomerace posoudit varianty obsluhy území silniční sítí a vybalancovat tak rozvojový potenciál území a možnosti dopravních kapacit. V uvedeném území dochází k významnému rozvoji bydlení, které zvyšuje poptávku po dojíždě do centra aglomerace. V A1 ZÚR JMK je navrženo zkapacitnění dálnice D1 v úseku Slatina–Holubice ve dvou variantách. Na základě výsledné varianty řešení (tj. především umístění nové MÚK Rohlenka nebo MÚK Tvarožná) bude nutné prověřit navazující krajskou síť a identifikovat problémy a možné způsoby jejich řešení pro zajištění kvalitních podmínek obsluhy území krajskou silniční sítí. Z druhé strany pak mohou být také doporučeny případné limity pro rozvoj daného území vyplývající z omezených možností jeho obsluhy. Součástí řešení bude také prověření několika zbývajících územních rezerv vymezených v ZÚR JMK pro možný rozvoj krajské silniční sítě.

Účelem studie je prověřit uvedenou problematiku v podrobnějším měřítku, než umožňují ZÚR, studie pak bude sloužit jako podklad pro další aktualizaci ZÚR.

➤ Územní studie Terezín/Násedlovice

(k bodu 436b přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byl doplněn požadavek na zpracování Územní studie Terezín/Násedlovice, která má prověřit a zkoordinovat rozvojové záměry v území, především ve vazbě na území rezervu lokality pro akumulaci povrchových vod RLAPV07.

Odůvodnění:

Cílem územní studie je koordinace více záměrů, které jsou zde v platných ZÚR vymezeny a zasahují do území více obcí. Jedná se především o územní rezervu pro akumulaci povrchových vod (RLAPV07), která se překrývá s územními rezervami na rozvoj silniční sítě (přeložky silnice II/419, RDS28 a RDS29), s návrhovým koridorem elektrického vedení 110 kV (TEE21) a s návrhovou plochou přírodě blízkých opatření POP11. Vymezení RLAPV omezuje využití území a možnosti realizace daných záměrů a dotýká se tak i plánování v jednotlivých obcích. Úkolem studie tedy je analyzovat dané záměry a jejich potřebnost a navrhnout takové řešení, které bude dokladovat jejich možnou koexistenci v daném území.

Účelem studie je prověřit uvedenou problematiku v podrobnějším měřítku, než umožňují ZÚR, studie pak bude sloužit jako podklad pro koordinaci územně plánovací činnosti v území.

G.10. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých je pořízení a vydání regulačního plánu orgány kraje podmínkou pro rozhodování o změnách jejich využití, včetně stanovení, zda se bude jednat o regulační plán z podnětu nebo na žádost, a lhůty pro vydání regulačního plánu z podnětu

V rámci A1 ZÚR JMK nebyly zapracovány žádné změny do části týkající vymezení ploch a koridorů pro pořízení a vydání regulačního plánu (kap. J ZÚR JMK).

G.11. Zadání regulačního plánu pro plochu nebo koridor vymezený podle kapitoly J

V rámci A1 ZÚR JMK byly zapracovány dále uvedené změny do části týkající se zadání regulačního plánu (kap. K ZÚR JMK).

➤ Nadpis kapitoly

Bylo upraveno znění nadpisu kap. K – byl zrušen neúplný odkaz na přílohu č. 9 vyhlášky č. 500/2006 Sb. a upraven odkaz na kap. J textové části ZÚR JMK.

Neúplný odkaz na vyhlášku byl zrušen z důvodu přehlednosti. Odkaz na kap. J byl upraven v souladu s uváděním odkazů v textové části ZÚR JMK (pro kapitolu se používá slovo „kapitola“ a nikoliv „písmeno“).

G.12. Stanovení pořadí změn v území (etapizace)

V rámci A1 ZÚR JMK nebyly zapracovány žádné změny do části týkající stanovení pořadí změn v území (kap. L ZÚR JMK).

Stanovení etapizace bylo prověřeno, ale nebylo vyhodnoceno jako účelné.

G.13. Stanovení kompenzačních opatření podle § 37 odst. 8 stavebního zákona

V rámci A1 ZÚR JMK nebyly zapracovány žádné změny do části týkající stanovení kompenzačních opatření (kap. M ZÚR JMK).

G.14. Údaje o počtu listů Zásad územního rozvoje a počtu výkresů grafické části

V rámci A1 ZÚR JMK byly zapracovány dále uvedené změny do části týkající se údajů o počtu listů a výkresů Zásad územního rozvoje (kap. N ZÚR JMK).

➤ Obsah textové části

(k bodu 444 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

Řešení:

Byly zrušeny přílohy textové části (Schéma dopravní infrastruktury a Schéma variant dálnice D43 v úseku D1 – Lysice).

Odůvodnění:

Schémat byla zrušena z důvodu jejich nadbytečnosti. V dosud platných ZÚR JMK sloužila především k tomu, aby ilustrovala vymezení jednotlivých návrhových koridorů a koridorů územních rezerv dálnic a silnic a jejich vztahy včetně vymezeného území pro zpracování ÚS JMK, v případě druhého schématu pak variantní řešení územních rezerv dálnice D43 mezi D1 a Lysicemi. Vzhledem k tomu, že v rámci A1 ZÚR JMK byla koncepce dopravní infrastruktury doplněna do ucelené podoby a varianty komunikace 43 byly nahrazeny řešením v německé a bystrcké stopě, bylo možné tato schémata zrušit.

G.15. Seznam použitých zkratek a pojmů

(k bodům 111, 112, 113, 114 a ke kap. O přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

V rámci A1 ZÚR JMK byly zapracovány dále uvedené změny do části týkající se seznamu použitých zkratek a pojmů (kap. O ZÚR JMK).

V rámci A1 ZÚR JMK byly v textové části použity nové zkratky nebo pojmy, které byly proto doplněny do kap. O. Jedná se o výrazy, které pomáhají zpřehlednit řešení ZÚR a jeho popis. Konkrétně se jedná např. o označení „I/43h“, které označuje dosavadní trasu silnice I/43, aby se odlišila od nově plánované trasy I/43.

G.16. Odstranění tiskových chyb

➤ Tiskové chyby v textové části

(k bodům 82, 97, 115, 205, 210, 217, 227, 230, 245, 254, 387, 429 přílohy č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK)

V rámci zpracování A1 ZÚR JMK zpracovatel obdržel od pořizovatele seznam tiskových chyb, které bylo potřeba v dokumentaci odstranit. Vlastní kontrolou dokumentace ZÚR JMK, (především souladu mezi grafickým vymezením prvků na výkres I.2 a textovou částí v kap. D, H a G) byly nalezeny další tiskové chyby, které byly také odstraněny.

➤ Legenda výkresu I.2. (ÚSES)

V legendě výkresu I.2. grafické části ZÚR JMK byly dílčí nadpisy „ÚSES – biocentrum“ a „ÚSES – biokoridor“ nahrazeny nadpisy „ÚSES - plocha pro“ a „ÚSES - koridor pro“.

V dosud platném znění ZÚR JMK neodpovídá znění části legendy výkresu I.2. týkající se vymezení ÚSES zcela textové části ZÚR JMK, kde se v bodě (261) píše o vymezení „ploch pro nadregionální a regionální

biocentra“ a „koridorů pro nadregionální a regionální biokoridory“ jako ploch pro umístění nadregionálních a regionálních prvků ÚSES. To může zavadat příčinu k různým výkladům přesnosti vymezení ÚSES v ZÚR JMK. Navržená úprava znění legendy výkresu I.2 uvedenou nesrovnalost odstraňuje.

G.17. Přehled použitých podkladů

Pro zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byly využity zejména tyto podklady:

- Politika územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizací č. 1, 2 a 3 (2019);
- Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (2016);
- Zásady územního rozvoje Zlínského kraje (2012);
- Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje (2017);
- Zásady územního rozvoje Pardubického kraje (2010);
- Zásady územního rozvoje Kraje Vysočina (2016);
- územní plány obcí;
- Územněanalytické podklady Jihomoravského kraje (2017);
- Územněanalytické podklady obcí s rozšířenou působností na území JMK (2016);
- Studie modernizace silnice II/152 Ivančice – Moravské Bránice – Želešice (HBH Projekt, spol. s r.o., 2011);
- Jižní obchvat Kuřimi, technická studie (HBH Projekt, spol. s r.o., 2011);
- Územní studie silnice II/380 Sokolnice–Čejč (UAD Studio, PK OSSENDORFs.r.o., 2012);
- Územní studie silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna (Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o., 2012);
- Územní studie prověření variant Křenovické spojky IKP (Consulting engineers, 2013);
- Vyhledávací studie přeložky krajské silnice II/416 v úseku Vojkovice – Hrušovany u Brna (HBH Projekt, spol. s r.o., 2013);
- I/55 Územní studie silničních obchvatů Strážnice a Petrov (PK OSSENDORF s.r.o., 2014);
- R52 – Jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II, technická studie včetně řešení úprav dálnice D2 v úseku MÚK Chrlice II – MÚK Brno jih (PK OSSENDORF spol. s r.o., 2015);
- I/43 – Odstranění dopravních závad vč. HDM-4 na území JMK, studie (PK OSSENDORF spol. s r.o., 2015);
- Územní studie silnic II. třídy v území ovlivněném rozvodnou 400/220/110 kV Sokolnice (KNEŠL + KYNČL s.r.o., 2015);
- D43 D1–Kuřim–Svitávka, technicko-ekonomická studie (PK OSSENDORF spol. s r.o., 2016);
- Studie proveditelnosti Veselí n. M. – Blažovice (SUDOP Brno, spol. s r.o., 2016);
- Aktualizace studie akce „Mosty Moravská“ (PK OSSENDORF spol. s r.o., 2016);
- Koncepce rozvoje cyklistiky v Jihomoravském kraji na období (2016–2023);
- Technická studie Maloměřice a Obřany – přeložka sil. II/374 (HBH Projekt, spol. s r.o., 2017);

- Studie Neslovice II/394, obchvat (Rybák – projektování staveb spol. s r.o., 2017);
- Komplexní pozemkové úpravy k.ú. Hevlín (2017);
- Studie proveditelnosti ŽUB (SUDOP Brno, spol. s r.o., MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., AF Cityplan s.r.o., 2017);
- Studie Neslovice II/394, obchvat (Rybák – projektování staveb spol. s r.o., 2017);
- Studie úpravy silnice I/43 Podlesí–Kuřim–Lipůvka (PK OSSENDORF spol. s r.o., 2018);
- I/23 Rosice – Zakřany, přeložka, technicko-ekonomická studie (Linio Plan s.r.o., 2018);
- Komplexní pozemkové úpravy k.ú. Prosiměřice (Geocart CZ a.s., 2018);
- Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe (Sdružení D-O-L, 2018);
- Elektrické vedení VVN 400 kV Slavětice–Čebín, Sokolnice–Otrokovice (ČEPS, 2018);
- Zrychlená příprava pilotních úseků VRT (SŽDC, 2018);
- Studie úprav D1 a navazující sítě východně od Brna (Brno-východ – Holubice) (PK OSSENDORF spol. s r.o., 2018);
- Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo) (Moravia Consult Olomouc a.s., 2019);
- Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo) (SUDOP BRNO, spol. s r.o., 2019);
- Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně) (SAGASTA, 2019);
- MÚK Holubice, přestavba (PK OSSENDORF spol. s r.o., 2019);
- Přírodě blízká protipovodňová opatření Brno (Povodí Moravy s.p., 2019);
- VTL Šardice–Milotice, záměr (GasNet s.r.o., 2019);
- Studie proveditelnosti VRT Brno–Šakvice, rozpracovaná (SŽDC, 2019);
- Odpočívky na dálnicích – koncepce rozvoje D1, D2, D52, D55 (ŘSD ČR, 2019);
- Územní detail silnice I/43 v úseku MÚK Žebětín – Rozdrojovice, studie, součást ÚS JMK (PK OSSENDORF s.r.o., 2019);
- Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (knesl kynčl architekti s.r.o., 2019).

G.18. Údaje o počtu listů textové části a počtu výkresů grafické části A1 ZÚR JMK

Dle §42 odst. 9 stavebního zákona se aktualizace zásad územního rozvoje „zpracovává, projednává a vydává v rozsahu měněných částí“.

Dokumentace Aktualizace č. 1 ZÚR JMK se skládá ze dvou částí – textové a grafické.

Textová část

Pro přehlednost je textová část výroku A1 ZÚR JMK rozdělena do třech částí:

- změny v textové části ZÚR JMK (popis zásahů do textové části dosud platných ZÚR JMK); celá textová část ZÚR JMK se zaznačením změn je vložena jako příloha č. 1 odůvodnění A1 ZÚR JMK;
- další změny v ZÚR JMK (popis zásahů do legend a názvů výkresů či do grafických příloh, které nebylo možné přehledně znázornit v grafické části A1 ZÚR JMK);

- údaje o počtu listů a výkresů A1 ZÚR JMK.

Grafická část

Grafická část výroku A1 ZÚR JMK obsahuje výkresy, které slouží jako změnové výkresy (tj. zobrazují změny řešení) k výkresům dosud platných ZÚR JMK. Označení výkresů A1 ZÚR JMK vychází z označení výkresů dosud platných ZÚR JMK, před jejich kód je ale doplněn výraz A1 s lomítkem (takže změnovým výkresem k výkresu I.2. je výkres ozn. A1/I.2.). Protože v rámci A1 ZÚR JMK byla dotčena jen část řešení ZÚR JMK, jsou změnami dotčeny jen některé výkresy. Konkrétně obsahuje A1 ZÚR JMK tyto výkresy:

- **A1/I.2.** Výkres ploch a koridorů, včetně územního systému ekologické stability v měřítku 1 : 100 000;
- **A1/I.4.** Výkres veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření v měřítku 1 : 100 000;
- **A1/I.5.** Výkres oblastí, ploch a koridorů, ve kterých je uloženo prověření změn jejich využití územní studií v měřítku 1 : 200 000.

Výkres I.3. s původním názvem „Výkres typů krajin podle stanovených cílových charakteristik“ (v měřítku 1 : 200 000) byl v rámci A1 ZÚR JMK přejmenován na „Výkres krajin“ a byla také upravena jeho legenda (podrobněji viz kap. G.6. tohoto odůvodnění). Protože ale nedochází ke změnám v prostorovém vymezení krajinných typů (respektive krajinných celků dle nového znění), byla úprava názvu výkresu a jeho legendy popsána pouze slovně v textové části A1 ZÚR JMK.

Obdobně také došlo k opravě tiskové chyby v legendě výkresu I.2., v části týkající se prvků ÚSES (viz kap. G.16. tohoto odůvodnění). Také tato změna je popsána v textové části A1 ZÚR JMK.