

**ÚZEMNÍ STUDIE SILNICE II/380 SOKOLNICE - ČEJČ
POSOUZENÍ VLIVU ÚZEMNÍ STUDIE
NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

listopad 2012

ZÁZNAM O VYDÁNÍ DOKUMENTU

Název dokumentu	ÚZEMNÍ STUDIE SILNICE II/380 SOKOLNICE - ČEJČ Posouzení vlivů územní studie na životní prostředí
Číslo dokumentu	C1192-12-0/Z01
Objednatel	Urbanismus, architektura, design - Studio, spol. s r.o. Mošnova 3, 615 00 Brno
Účel vydání	Finální dokument
Stupeň utajení	Bez omezení

Vydání	Popis	Zpracoval/a	Kontroloval/a	Schválil/a	Datum
01	Finální dokument	J. Nezvalová	L. Trojáčková	P. Vymazal	15. 11. 2012

Nahrazuje-li tento dokument předchozí vydání, pak toto musí být zničeno nebo výrazně označeno NAHRAZENO.

Rozdělovník	6 výtisk/ů	UAD Studio
	2 CD	UAD Studio
	1 výtisk	archiv AMEC, s.r.o.
	1 elektronická kopie	elektronický archiv AMEC, s.r.o.

© AMEC s.r.o., 2012

Všechna práva vyhrazena. Žádná z částí tohoto dokumentu nebo jakékoliv informace z tohoto dokumentu nesmí být nad rámec smluvního určení vyraženy, zveřejněny, reprodukovány, kopírovány, překládány, převáděny do jakékoliv elektronické formy nebo strojově zpracovávány bez písemného souhlasu odpovědného zástupce zpracovatele, firmy AMEC s.r.o.

ÚDAJE O AUTORECH

Autorizovaná osoba:



Mgr. Jana Šváblová Nezvalová, AMEC, s.r.o.,
držitelka autorizace k posuzování
vlivů na životní prostředí MŽP
č. j. 32190/ENV/09

Datum zpracování: 15. 11. 2012

Na zpracování posouzení se podíleli:

Pracovní tým AMEC s.r.o.:

Mgr. Jana Nezvalová	Svitavy	tel.: 725 607 977
Mgr. Lenka Trojáčková	Brno	tel.: 725 607 971
Ing. Pavel Mítev	Brno	tel.: 725 607 974
RNDr. Tomáš Bartoš, PhD.	Brno	tel.: 725 607 967

Dokument je zpracován textovým editorem Microsoft Word 2003, registrovaným u společnosti Microsoft. Grafické přílohy jsou zpracovány grafickým editorem CorelDRAW 9, registrovaným u společnosti Corel Corporation, a geografickým informačním systémem ArcGIS 9.0, registrovaným u společnosti ESRI.

OBSAH

ÚVOD.....	8
1. ZHODNOCENÍ VZTAHU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE K CÍLŮM OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘIJATÝM NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI.....	10
2. ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ A JEHO PRAVDĚPODOBŇÝ VÝVOJ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE	12
2.1 Obyvatelstvo a obce v dotčeném území.....	12
2.2 Geologické a geomorfologické poměry	20
2.3 Hydrologické poměry	21
2.4 Kvalita ovzduší a klimatické poměry.....	24
2.5 Pedologické poměry.....	32
2.6 Biogeografické poměry.....	33
2.7 Současný stav využití krajiny v zájmovém území	35
2.8 Ochrana přírody a krajiny	36
2.9 Hmotný majetek a kulturní památky	39
2.10 Dopravní a technická infrastruktura	40
2.11 Pravděpodobný vývoj životního prostředí v území bez provedení koncepce	42
3. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V OBLASTECH, KTERÉ BY MOHLY BÝT PROVEDENÍM KONCEPCE VÝZNAMNĚ ZASAŽENY	43
3.1 Urbanizované území	43
3.2 Zóny neurbanizované.....	44
4. SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ JSOU VÝZNAMNĚ PRO KONCEPCI, ZEJMÉNA VZTAHUJÍCÍ SE K OBLASTEM SE ZVLÁŠTNÍM VÝZNAMEM PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	48
4.1 Ochrana přírody a krajiny a NATURA 2000.....	48
4.2 ÚSES	48
4.3 ZPF	49
4.4 Hydrologické poměry	51
4.5 Kvalita ovzduší	52
4.6 Hluk.....	54
4.7 Krajinný ráz.....	54
4.8 Doprava	55
5. ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍCH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VLVŮ (VČETNĚ SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH, KUMULATIVNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH A DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH A PŘECHODNÝCH, POZITIVNÍCH A NEGATIVNÍCH VLVŮ) ÚZEMNÍHO PLÁNU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ - METODA HODNOCENÍ A JEJÍ OMEZENÍ.....	57
6. POROVNÁNÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH Kladných a záporných vlvů a jejich zhodnocení	66
6.1 Vlivy na veřejné zdraví	66
6.2 Vlivy na ovzduší	71
6.3 Vlivy na hlukovou situaci	71
6.4 Vlivy na půdu	72
6.5 Nerostné bohatství a zásahy do horninového podloží	72
6.6 Vlivy na hydrologické poměry.....	72
6.7 Zvláště chráněná území, významné krajinné prvky a NATURA 2000	73

6.8 ÚSES	74
6.9 Krajinný ráz a kulturní dědictví	75
6.10 Ohniska biodiverzity mimo les a zásah do lesních celků	75
6.11 Vlivy na osídlení a možnosti rozvoje urbanizace	76
6.12 Kumulativní a synergické vlivy	76
7. POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZÁVAŽNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ ...	78
7.1 Územně plánovací opatření	78
7.2 Veřejné zdraví	78
7.3 Ovzduší	78
7.4 Hluková situace	78
7.5 ZPF a PUPFL	78
7.6 Nerostné bohatství a horninové prostředí	78
7.7 Hydrologické poměry	78
7.8 ZCHÚ a NATURA 2000	79
7.9 ÚSES a VKP	79
7.10 Krajinný ráz a kulturní dědictví	79
7.11 Ohniska biodiverzity mimo les a lesní celky	79
7.12 Osídlení a možnosti rozvoje urbanizace	79
8. shrnutí a výběr variant	80
9. ZHODNOCENÍ ZPŮSOBU ZAPRACOVÁNÍ CÍLŮ CHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘIJATÝCH NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI DO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE A JEJICH ZOHLEDNĚNÍ PŘI VÝBĚRU VARIANT ŘEŠENÍ	81
10. NETECHNICKÉ SHRUTÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ	83
POUŽITÉ PODKLADY	85

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 Tab.: hodnoty naměřené na stanicích imisního monitoringu relevantních vůči řešenému území ...	25
Tab. 2 Klimatické údaje	32
Tab. 3 Sada referenčních cílů ochrany ŽP	61
Tab. 4 Hodnocení vlivů na životní prostředí dle hodnotících kritérií	63
Tab. 5 Hodnocení vlivů variant na referenční cíle ochrany životního prostředí	64
Tab. 6 Pražové hodnoty prokázaných účinků hlukové zátěže – denní doba (LA _{eq} , 6-22 h)	68
Tab. 7 Pražové hodnoty prokázaných účinků hlukové zátěže – noční doba (LA _{eq} , 6-22 h)	69
Tab. 8 Vybrané situace hlukové expozice a jejich kritické hodnoty	69

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr. 1 Schéma vymezení řešeného území	9
Obr. 2 Geologická mapa řešeného území	21
Obr. 3 Povodí 4. řádu – severní část řešeného území	22
Obr. 4 Povodí 4. řádu – jižní část řešeného území	23
Obr. 5 Pole roční průměrné koncentrace NO ₂ v roce 2010	26
Obr. 6 Průměrné roční koncentrace NO ₂ v dotčeném území	27
Obr. 7 Maximální hodinové koncentrace NO ₂ v dotčeném území	27
Obr. 8 A) Pole roční průměrné koncentrace PM ₁₀ v roce 2010 a B) pole 36. nejvyšší 24hod. koncentrace PM ₁₀ v roce 2010	28

Obr. 9 Průměrné roční koncentrace PM ₁₀ v dotčeném území	29
Obr. 10 Četnost překročení imisního limitu PM ₁₀	29
Obr. 11 Průměrné roční koncentrace PM _{2,5} v dotčeném území	30
Obr. 12 Pole roční průměrné koncentrace benzenu v roce 2010	31
Obr. 13 Průměrné roční koncentrace PM _{2,5} v dotčeném území	32
Obr. 14 Zvláště chráněná území a lokality soustavy NATURA 2000 v jižní části řešeného koridoru (zdroj: národní geoportál INSPIRE)	36
Obr. 15 Zvláště chráněná území a lokality soustavy NATURA 2000 v jižní části řešeného koridoru	38
Obr. 16 Vstupní hodnoty intenzit dopravy pro výpočtové modely	41
Obr. 17 Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší v rámci Jihomoravského kraje	53
Obr. 18 Navrhované řešení vedení obchvatu Moutnice-Těšany	56

PŘÍLOHY:

Příloha 1: Předběžná rozptylová studie, RNDr. Tomáš Bartoš, PhD. (AMEC, s.r.o., 2012)

Příloha 2: Předběžná hluková studie RNDr. Zuzana Flegrová, PhD. (AMEC, s.r.o., 2012)

PŘEHLED ZKRATEK

B(a)P	benzopyren
CO	oxid uhelnatý
ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí
ČOV	čistírna odpadních vod
ČSN	Česká státní norma
ČSÚ	Český statistický úřad
D1	dálnice D1
dB(A)	ekvivalentní hladina hluku
EIA	posuzování vlivů záměrů na životní prostředí (<i>angl.</i> Environmental Impact Assessment)
EU	Evropská unie
EVL	evropsky významná lokalita soustavy Natura 2000
EO	ekvivalentní obyvatel
HG	hydrogeologie / hydrogeologický
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
IAD	integrovaná autobusová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
JMK	Jihomoravský kraj
JVT	Jihovýchodní tangenta
KO	komunální odpad
KÚ JMK	krajský úřad Jihomoravského kraje
KPÚ	komplexní pozemkové úpravy
LBC	lokální biocentrum
LV	limitní hodnota
MHD	městská hromadná doprava
MCHÚ	maloplošné chráněné území
MMB	Magistrát města Brna
MMR	ministerstvo pro místní rozvoj
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MZe	ministerstvo zemědělství
MŽP	ministerstvo životního prostředí
NEHAP	Akční plán zdraví a životního prostředí ČR
NO _x	oxidy dusíku
NRP	národní rozvojový plán
NP	národní park
OP	ochranné pásmo
OOP	orgán ochrany přírody
OZKO	oblast se zhoršenou kvalitou ovzduší
OŽP	ochrana životního prostředí
pH	vodíkový exponent - veličina vyjadřující kyselost vodných roztoků
PHM	pohonné hmoty
PHO	pásmo hygienické ochrany
PM ₁₀	tuhé znečišťující látky frakce do 10 μm (<i>angl.</i> Particle Matter)
PO	ptačí oblast soustavy Natura 2000
PP	přírodní park / přírodní památka

PÚR	Politika územního rozvoje
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
PZKO	Plán ke zlepšení kvality ovzduší
RBC	regionální biocentrum
REZZO	registr emisí a zdrojů znečišťování ovzduší
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SEA	Strategical Environmental Assesment (posouzení koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví)
SO ₂	oxid siřičitý
SPŽP	Státní politika životního prostředí České republiky
SUR ČR	Strategie udržitelného rozvoje České republiky
SVP	Směrný vodohospodářský plán
SZÚ	Státní zdravotní ústav
TTP	trvalé travní porosty
TZL	tuhé znečišťující látky
ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚSES	Územní systém ekologické stability
UZIS	Ústav zdravotnických informací a statistiky ČR
VD	vodní dílo
VKP	významný krajinný prvek
VMO	velký městský okruh
VN	vodní nádrž
VOC	těkavé organické látky
WHO	World Health Organisation – Světová zdravotnická organizace
ZCHÚ	zvláště chráněná území
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje
ZVHS/ZVS	zemědělská vodohospodářská správa
ŽP	životní prostředí

ÚVOD

Navzdory tomu, že legislativa nenařizuje posuzování vlivů na životní prostředí u územně plánovacích podkladů, kterým územní studie je, předkládané posouzení vlivů Územní studie II/380 Sokolnice - Čejč na životní prostředí (SEA) je vypracováno tak, aby po formální a věcné stránce naplňovalo požadavky zákona číslo 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a v rozsahu dle přílohy zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Pořizovatelem územní studie je Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování. Zpracování vyhodnocení probíhalo současně s přípravou samotné územní studie v průběhu roku 2012.

Východiska posouzení

Základním podkladem pro zpracování posouzení byla územní studie a informace předané jejím zpracovatelem - firmou UAD Studio, zastoupené Ing. arch. Kabelou a pořizovatelem Krajským úřadem Jihomoravského kraje. Další údaje byly získány během vlastního průzkumu trasy uvažovaných variant silnice a jejích úprav a bylo využito informací z veřejných zdrojů v síti internet a archívu zpracovatele posouzení. Silnice II/380 tvoří dopravní páteř území východně od D2 a je potenciálním základem rozvojové osy Brno – Klobouky – Hodonín. Na základě projednání návrhu ZÚR JMK bude prověřena jako silnice II. třídy.

Důvody pro pořízení Územní studie

ZÚR JMK stanovují potřebu zpracování územní studie, jejímž obsahem bude prověření koridoru pro optimální vedení silnice II/380 a jejím cílem zlepšení dopravní situace a úrovně životního prostředí v zahrnutém území a v zastavěných částech dotčených sídel a získání podkladu pro koordinaci jednotlivých ÚPD.

Studie ověří možnosti a podmínky vyvolaných změn v území.

Studie bude sloužit jako:

- podklad pro aktualizaci zásad územního rozvoje,
- podklad pro územní plánování obcí,
- podklad pro další předprojektovou přípravu úprav silnic v území,
- podklad pro území rozhodování.

Vymezení a charakteristika řešeného území

Řešené území je vymezeno z hlediska správního členění na:

Řešené území zahrnuje, nebo se dotýká území obcí:

- ORP Šlapanice: Sokolnice, Telnice, Újezd u Brna
- ORP Židlochovice: Žatčany, Moutnice, Těšany, Měnín, Nesvačilka
- ORP Hustopeče: Borkovany, Klobouky u Brna, Kašnice, Krumvíř
- ORP Hodonín: Terezín, Čejč
- ORP Kyjov: Hovorany

Prověřovaný koridor pro úpravy trasy silnice II/380 se dotýká správního obvodu 14 obcí: Sokolnice, Telnice, Újezd u Brna, Žatčany, Moutnice, Těšany, Měnín, Borkovany, Klobouky u Brna, Kašnice, Krumvíř, Terezín, Čejč, Hovorany.

Délka koridoru je cca 41 km.

Celkový počet obyvatel v prověřovaném koridoru: 18026 obyvatel

Obec s nejmenším počtem obyvatel: Kašnice – 231 obyvatel

Obec s největším počtem obyvatel: Újezd u Brna – 3178 obyvatel

Centra všech obcí s průjezdním úsekem se nacházejí na tomto úseku. Liší se zejména mírou koncentrace zařízení občanské vybavenosti. Sousříděné plochy výroby a služeb využívající kontakt s II/380 jsou

v Telnicí, Kloboukách a v Čejči. Z jednotlivých zařízení výroby a služeb, která se nacházejí v zastavěném území, jsou zdrojem nákladové dopravy zejména areál logistických služeb v Moutnicích, prodejní sklad stavebního materiálu v Těšanech a při sklizňové kampani obilní silo v Čejči. Největší počet firem poskytujících pracovní příležitosti ve výrobě, zemědělství a agrárních službách je v Čejči, která je současně cílovou a přestupní stanicí autobusových linek IDS.

Zastavitelné plochy pro bydlení, která sousedí se silnicí II/380 jsou vymezeny v Kloboukách u Brna a v Kašnici, v menší míře pak v Telnicí a v Krumvíři.

Za účelem posouzení vlivů z dopravy byly plochy s rozdílným způsobem využití vymezené v ÚP jednotlivých obcí sjednoceny a zařazeny do ploch s požadavky na kvalitu prostředí (plochy bydlení a smíšené obytné), do ploch, které mohou být zdrojem rušivých vlivů (plochy výroby, výrobních služeb, technické vybavenosti) a ostatních ploch (smíšené plochy služeb, občanské vybavenosti).



Obr. 1 Schéma vymezení řešeného území

ZÚR JMK upřesnily Rozvojovou oblast OB3 Brno vymezenou PÚR ČR. Podle spádové oblasti vymezily rovněž hranici Brněnské aglomerace, která kopíruje vnější hranice správních obvodů obcí Moutnice a Těšany. Terezín a Čejč zahrnuly do specifické oblasti nadmístního významu N-SOB4 Hovoransko

Oblast podél II/380 představuje potenciální rozvojovou osu Brno – Klobouky – Hodonín. Územní studie silnice II/380 bude podkladem, který ověří, případně odhalí nové možnosti rozvoje území.

Aktuální návrh na uspořádání silniční sítě v JV sektoru Brna zakotvený v ZÚR JMK a ÚP města Brna přispěje k posílení aglomeračních vztahů JV oblastí kraje k Brnu. Silnice II/380 se v souvislosti s rozvojem průmyslové zóny na Černovické terase a potenciálem rozvojových ploch v zóně mezinárodního letiště Tuřany stane páteří komunikací nového, progresivního směru urbanizace. Bude významnou radiálou přivádějící (odklánějící) dopravu z jihovýchodního sektoru brněnské aglomerace na kapacitní tangenciální a okružní systémy na obvodu Brna (VMO, D1, JV tangenta). V opačném směru je třeba vnímat mezinárodní význam silnice II/380, neboť na slovenské straně pokračuje jako silnice I.třídy směrem na Holíč, Senicu a Trnavu.

Potvrzení významu silnice II/380 a její případné převedení zpět mezi silnice I. třídy bude podporovat rozvoj specifické oblasti nadmístního významu Hovoransko, kterou vymezily ZÚR JMK právě z důvodu výrazného socioekonomického oslabení obcí v jihovýchodním sektoru kraje. Širší dopravní vazby silnice II/380, zejména v kontextu napojení na silniční a dálniční síť v oblasti Brna, potvrzují potřebu stabilizovat koridor v parametrech, které umožní zpětné převedení II/380 mezi silnice I. třídy.

1. ZHODNOCENÍ VZTAHU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE K CÍLŮM OCHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘIJATÝM NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI

Níže uvedené koncepční dokumenty byly zpracovatelem SEA využity pro stanovení hodnotícího rámce, tj. pro výběr sady referenčních cílů životního prostředí. Podrobná charakteristika vybraných, z hlediska SEA nejdůležitějších koncepcí je uvedena v následující podkapitole 1.1.

Mezinárodní úroveň:

- Kjótský protokol k Rámcové úmluvě OSN o změně klimatu
- Rámcová úmluva OSN o změně klimatu
- Rámcová směrnice pro vodní politiku Společenství (2000/60/ES)

Národní úroveň:

- Politika územního rozvoje (2008)
- Strategie udržitelného rozvoje ČR (2004)
- Státní politika životního prostředí (2004)
- Plán odpadového hospodářství ČR (2003)
- Státní surovinová politika (1999)
- Státní energetická politika (2004)
- Národní alokační plán k EU ETS
- Strategie ochrany klimatického systému Země v ČR (1999)
- Národní program na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR (2004)
- Akční plán zdraví a životního prostředí České republiky (1998)
- Zdraví pro všechny v 21. století - Zdraví 21 (2002)
- Národní program na podporu úspor energie a využití obnovitelných a druhotných zdrojů energie (2002)
- Vodohospodářská politika ČR (2004), Plán hlavních povodí ČR
- Národní program snižování emisí ČR (2006)
- Národní strategie ochrany biologické rozmanitosti (2005)
- Státní program ochrany přírody a krajiny ČR (1998)
- Národní lesnický program (2003)
- Dopravní politika ČR (2005)
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy (2004)
- Národní implementační plán Stockholmské úmluvy (2004)

Regionální úroveň:

- Územně plánovací dokumentace Jihomoravského kraje
- Koncepce podpory státní památkové péče v Jihomoravském kraji
- Strategie rozvoje cestovního ruchu
- Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy Jihomoravského kraje
- Koncepce environmentálního vzdělávání

- Územní energetická koncepce
- Program rozvoje tělovýchovy a sportu
- Plán odpadového hospodářství Jihomoravského kraje
- Plán rozvoje vodovodů a kanalizací
- Koncepce ochrany přírody Jihomoravského kraje
- Plány péče o zvláště chráněná území
- Koncepce rozvoje ovocnictví Jihomoravského kraje
- Program snižování emisí znečišťujících látek
- Regionální inovační strategie
- Strategie rozvoje hospodářství Jihomoravského kraje v odvětví zemědělství, zpracovatelský a potravinářský průmysl
- Plánování v oblasti vod

Místní úroveň

- Územní plány dotčených obcí

Nelze vyloučit ani přítomnost dalších koncepcí resp. programů různých subjektů. Vlivy realizace všech koncepcí budou vzájemně interferovat, při vhodném návrhu aktivit, odpovídajícím posouzení vlivů na životní prostředí a realizaci odpovídajících opatření nelze očekávat významné riziko kumulace negativních vlivů. V řadě případů lze očekávat, že koncepce se budou překrývat, resp. budou využívat společné finanční zdroje.

V rámci vyhodnocení vlivů územní studie silnice II/380 Sokolnice - Čejč na životní prostředí byly vzaty v úvahu relevantní cíle v oblasti ochrany životního prostředí výše uvedených koncepcí a na jejich základě byla sestavena sada referenčních cílů ochrany životního prostředí, které tvoří základní referenční rámec pro hodnocení.

2. ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V DOTČENÉM ÚZEMÍ A JEHO PRAVDĚPODOBNÝ VÝVOJ BEZ PROVEDENÍ KONCEPCE

2.1 Obyvatelstvo a obce v dotčeném území

Žádná z obcí na trase silnice II/380 nebyla identifikována jako mikroregionální centrum se spádovým územím vymezeným na základě pracovní dojížděky. Pro identifikaci mikroregionálního centra platí kritérium počtu pracovních míst (minimálně 1000 obsazených pracovních míst) a cíle dojížděky za prací (centrum je cílem alespoň jednoho maximálního proudu pracovní dojížděky vycházejícího z libovolné jiné obce).

Podrobný popis trasy je uveden v kapitole 5.

Charakteristiky sídel s urbanizovaným územím v hranicích řešeného území: ¹

Sokolnice

Počet obyvatel	2 220
Přirozený přírůstek	- 2
Saldo migrace	54
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%)	16,7
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)	15,5
Míra registrované nezaměstnanosti (%)	9,1
Počet dokončených bytů	3

Obec se nachází 12,7 km jihozápadně od Brna² podél silnice II/152 Moravské Budějovice – Brno. Obec byla prakticky zlikvidována v 30-ti leté válce. Nově byla založena cca kolem r. 1723 – 24.

Obec představuje typické venkovské sídlo s převažující rezidenční funkcí a minimálním občanským vybavením, což je pravděpodobně příčinou poklesu počtu obyvatel.

Silnice II/380 vede mimo souvisle zastavěné území obce, od něhož je oddělena železniční tratí Brno – Přerov a svazkem osmi vedení VVN vyvedených ze Sokolnické rozvodny. Ve směru od Brna je obec napojena od kruhového objezdu silnicí II/418, ve směru od Telnice silnicí III/4182 a silnicí III/4184, která spojuje „mateřskou“ část Telnice s enklávou za železnicí (splývající se zastavěným územím Sokolnic).

Stávající II/380 ani potenciální koridory pro její přeložky nejsou v kontaktu s rezidenční částí zastavěného území ani zastavitelnými plochami bydlení. Zastavitelné plochy pro komerční aktivity jsou vymezeny při II/380 u kruhového objezdu před rozvodnou.

Významným omezením pro případný komunikační obchvat je svazek vedení VVN 110 kV, VVN 220 kV a 400 kV, který s ochrannými pásmy zabírá téměř celý cca 500 m široký koridor mezi Sokolnicemi a Telnicí. Pro případné přeložky II/380 mimo zastavěné území obce nejsou zásadní překážky z hlediska hospodářského využití krajiny, ochrany jejích hodnot ani ochrany přírody.

Jmenovité problémy:

- Napojení účelové komunikace k nádrži „Balaton,“
- zvýšený provoz na místní komunikaci Telnická.

Vzhledem ke složité problematice řešení vedení koridoru II/308 – obchvat Telnice a souvisejících komunikací a problémů s průchodem koridoru přes vedení VVN do rozvodny Sokolnice bylo vymezeno samostatné zájmové území, které bude řešeno speciální územní studií. Nadále tedy není tento prostor ve vyhodnocení vlivů územní studie na životní prostředí sledován, protože byl z územní studie vyjmut.

¹ údaje k 31. 12. 2011

Telnice

Počet obyvatel	1 458
Přirozený přírůstek	- 6
Saldo migrace	22
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%)	17,2
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)	14,5
Míra registrované nezaměstnanosti (%)	7,3
Počet dokončených bytů	2

Silnice II/380 je vedena v průjezdném úseku obcí. Nový ÚP neobsahuje podnět na obchvat obce.

Průjezdný úsek prochází středem obce. Průměrná šířka veřejného prostranství okolo průjezdního úseku je cca 18 m bez větších zúžení nebo zvlášť nepřehledných úseků. Průjezd vede přes zřetelně vytvořený centrální prostor, po obou stranách jsou chodníky. Zástavba je převážně sevřená, bez bočních odstupů. V části úseku jsou po stranách silnice příkopy, délka sjezdů na pozemek je většinou postačující pro odstavení osobního auta.

Zastavitelné plochy pro bydlení jsou navrženy při výjezdu směrem na Brno, při výjezdu směrem na Moutnice jsou navrženy plochy pro výrobu a služby. Převažující zastavitelná plocha pro bydlení, mimo průjezdný úsek, je v pluzinách a zahradách v západní a východní části obce. Je zpracována dokumentace na opravu průjezdního úseku obcí, s dokumentací disponuje SÚS.

Významným omezením pro případný komunikační obchvat ve východní obce je svazek vedení VVN 110 kV, VVN 220 kV a 400 kV, který s ochrannými pásmy zabírá téměř celý cca 500 m široký koridor mezi Sokolnicemi a Telnicí. V západní části to zejména je záměr nového vedení 400 kV, pro který ZÚR vymezuje v souběhu se stávajícím vedením VVN koridor široký 400 m. Z hlediska hospodářského využití krajiny, ochrany jejích hodnot a ochrany přírody nejsou patrné zásadní překážky pro případné přeložky II/380 mimo zastavěné území obce. Hlavním problémem obyvatel je bezpečnost na průjezdu obcí.

Vzhledem ke složité problematice řešení vedení koridoru II/308 – obchvat Telnice a souvisejících komunikací a problémů s průchodem koridoru přes vedení VVN do rozvodny Sokolnice bylo vymezeno samostatné zájmové území, které bude řešeno speciální územní studií. Nadále tedy není tento prostor ve vyhodnocení vlivů územní studie na životní prostředí sledován, protože byl z územní studie vyjmut.

Újezd u Brna

Počet obyvatel	3 206
Přirozený přírůstek	- 9
Saldo migrace	-48
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%)	15,6
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)	18,4
Míra registrované nezaměstnanosti (%)	8,8
Počet dokončených bytů	6

Silnice II/380 vede mimo katastr obce. Na obec nemá přímý vliv. Od obce ji dělí železniční trať a koridor VVN vedení do Sokolnické rozvodny. Újezdem prochází silnice II/418 a II/416. ÚP z roku 2006 již reflektuje nové záměry v širších dopravních vztazích, tj. napojení silnice II/380 na jihovýchodní tangentu cca v místě, kde dnešní II/380 vstupuje na území Brna. Po vyhodnocení dopravní intenzity na II/418 a II/416 přináší námět na společnou přeložku obou silnic a její napojení na II/380 severně od Telnice. Námět předkládá jako doporučení pro vyšší stupeň ÚPD, trasu pro přeložku II/416 (v zadání) tomuto přizpůsobuje.

V ZÚR je pro přeložku II/416 vymezen koridor (rezerva). Přeložka se jižně od obce se napojuje do stávající trasy, která pokračuje průjezdem obcí Žatčany.

Vzhledem ke složité problematice řešení vedení koridoru II/308 – obchvat Telnice a souvisejících komunikací a problémů s průchodem koridoru přes vedení VVN do rozvodny Sokolnice bylo vymezeno samostatné zájmové území, které bude řešeno speciální územní studií. Nadále tedy není tento prostor ve vyhodnocení vlivů územní studie na životní prostředí sledován, protože byl z územní studie vyjmut.

Žatčany

Počet obyvatel	777
Přirozený přírůstek	- 5
Saldo migrace	- 7
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%)	17,1
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)	16,2
Míra registrované nezaměstnanosti (%)	7,8
Počet dokončených bytů	2

Silnice II/380 vede mimo souvisle zastavěné území obce. Obec je napojena ze silnice II/416, která kříží II/380 a pokračuje přes Měnín na D2. ÚP neřeší přeložku silnice II/416. Na západní straně obce směrem k silnici II/380 jsou stávající i nově navržené plochy pro výrobu, rezidenční území s rozvojovými plochami pro bydlení je ve východní části obce.

ZÚR JMK nevymezují na území obce plochy a koridory nadmístního významu, vyjma řešeného území pro US silnice II/380 a US silnice II/416.

Součástí úpravy křižovatky silnic II/416 a II/380 bude přemostění toku a záplavového území Litavy, křížení lokálním biokoridorem a VTL plynovodem. Výška hladiny Q_{100} nepřesahuje niveletu dnešní silnice II/380. Vymezení koridoru pro východní obchvat Telnice se v severní části katastrálního území Žatčan může dotknout přírodní památky Písky, VKP Plaňany, lokálního biokoridoru ÚSES, záplavového území Litavy a záměru vybudovat v něm rybník. Koridor by se křížil s vedením VVN, dálkovým vodovodem a VTL plynovodem.

Jedinečným místem pro vnímání krajiny Dyjsko-svrateckého úvalu je úsek mezi Žatčany a Moutnicemi. Nabízí pohled do „panenské“ krajiny směrem k Pálavě, v jehož zorném úhlu nejsou žádná sídla. Na katastru Žatčan vstupuje II/380 na území Slavkovského bojiště.

Vzhledem ke složité problematice řešení vedení koridoru II/308 – obchvat Telnice a souvisejících komunikací a problémů s průchodem koridoru přes vedení VVN do rozvodny Sokolnice bylo vymezeno samostatné zájmové území, které bude řešeno speciální územní studií. Nadále tedy není tento prostor ve vyhodnocení vlivů územní studie na životní prostředí sledován, protože byl z územní studie vyjmut.

Měnín

Počet obyvatel	1 735
Přirozený přírůstek	13
Saldo migrace	28
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%)	15,4
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)	11,8
Míra registrované nezaměstnanosti (%)	6,9
Počet dokončených bytů	12

Silnice II/380 vede mimo zastavěné území po hranici katastru Měnína a Žatčan. Obec je napojena ze silnice II/416, která kříží II/380 a pokračuje přes Měnín na D2. Niveleta II/380 je nad záplavovým územím Litavy, silnici kříží lokální biokoridory a v souběhu Litavou VTL plynovod. Dopravní závadou je nevstřícné uspořádání křižovatky II/380 s II/416 a úzká vozovka bez krajnice v jižní části úseku, který nabízí jedinečný pohled do rovinaté krajiny směrem k Pálavě.

Moutnice

Počet obyvatel	1 146
Přirozený přírůstek	- 3
Saldo migrace	5
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%)	14,5
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)	15,4
Míra registrované nezaměstnanosti (%)	8,5
Počet dokončených bytů	2

Silnice II/380 je vedena v průjezdném úseku obcí. Průjezdný úsek prochází středem obce. Průjezd je neuspořádaný a nepřehledný. Silnice dvakrát ostře mění směr (2 pravouhlé zatáčky), veřejné prostranství okolo průjezdu je proměnné šířky 15 – 37 m. Centrum obce není zřetelné, kostel se hřbitovem je mimo přirozený střed obce. Ve středu obce je planýrka po bloku domů, jehož zbourání částečně vyřešilo nepřehlednou a nebezpečnou dopravní situaci. Po obvodu planýrky je doprava vedena jednosměrně, dopravní situace však zůstává nepřehledná. Okolní zástavba je nesouvislá, prostor není urbanisticky definován. Navzdory dnešnímu neutěšenému stavu představuje toto území ve středu Moutnic významný potenciál pro dostavbu obce, jehož využití závisí na vyřešení dopravní situace. Problémem je podíl nákladní dopravy, který používá silnici III/41611 jako zkratku z dálničního sjezdu Blučina.

Aktuální úprava vedení obchvatu je zapracována do Generelu silnic JmK z r. 2006, obchvat je nyní napojen na stávající silnici II/380 severně od Moutnic. Obec nesouhlasí s jižním obchvatem Těšan, který se dotkne i území Moutnic. K nesouhlasu uvádí zejména následujících důvody: obchvat je v rozporu s provedenými pozemkovými úpravami, dostává se do užšího kontaktu s obcí, neřeší nákladovou dopravu ze III/41611 a vyžaduje zvýšený zábor ZPF.

Při severním ochvatu a na příjezdu od Telnice jsou vymezeny zastavitelné plochy a rezervy pro výrobu. Zastavitelné plochy pro bydlení jsou v západní a východní části obce. Při jižním okraji je areál zemědělské velkovýroby s významným podílem živočišné výroby (zejména prasat) a nově postavený areál firmy Stopra CO zabývající se dopravou a manipulací se zbožím. Rozvoj obce jižním směrem je omezen ochranným pásmem ropovodu a vysokotlakého plynovodu.

ZÚR JMK vymezují na území obce koridor nadmístního významu pro zdvojení ropovodu Družba široký 200 m. Koridor je v ochranném pásmu stávajícího ropovodu. Koridor severního obchvatu kříží koncová větev dálkového vodovodu a ÚSES lokálního významu. Úvahy o případném jižním obchvatu budou vycházet z existence ropovodu, záměru jeho zdvojení, VTL plynovodu a lokálního ÚSES v této části území. Z hlediska hospodářského využití krajiny, ochrany jejích hodnot a ochrany přírody nejsou patrné zásadní překážky pro případné přeložky II/380 mimo zastavěné území obce.

Těšany

Počet obyvatel	1 280
Přirozený přírůstek	7
Saldo migrace	-
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%)	17,0
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)	14,9
Míra registrované nezaměstnanosti (%)	8,4
Počet dokončených bytů	-

Silnice II/380 je vedena v průjezdném úseku obcí. Průjezd vede mimo ústřední prostor obce - zachovalou náves s kostelem. Dopravním a společenským středem obce je místo, kde se náves napojuje na průjezd silnice II/380. Tento prostor je zřetelně definovaný, ale dopravně neuspořádaný. Jeho potenciál je v historické kovárně a zámečku, který se rekonstruuje. Zástavba okolo průjezdného úseku není souvislá, ani jednotná, co do způsobu zastavění ani šířky veřejného prostranství. Prostor je přehledný a bez úzkých profilů, minimální šířka cca 18 m.

Zastavitelné plochy pro bydlení jsou převážně ve východní části obce. V západní části, směrem na Moutnice a na nezastavěných plochách okolo průjezdu jsou navrženy plochy pro komerční vybavenost a služby. Severní obchvat se dostal do kolize se záměry rozvoje obce na severovýchod, směrem k přírodnímu a rekreačnímu zázemí ve výběžku Ždánického lesa. Jižní strana obce nemá kvalitní přírodní zázemí. Rozvoj jižním směrem je navíc omezen bezpečnostními pásmy inženýrských sítí nejvyššího významu (ropovod, plynovod), která ovšem nevylučují souběžné vedení silnice.

Obec nechala vypracovat vyhledávací dopravní studii (ing. Pechal, r. 2010), která vymezila koridor pro jižní obchvat Těšan, který se na katastru Moutnic napojuje do původní trasy severního obchvatu. Koridor pro jižní obchvat bude jako územní rezerva zapracován do návrhu nového ÚP Těšan. Potřeba snížit dopravní zatížení na průjezdu obcí není, vzhledem k uspořádání zástavby, tak naléhavá jako v Moutnicích.

ZÚR JMK vymezují na území obce koridor nadmístního významu pro zdvojení ropovodu Družba (široký 200 m, v ochranném pásmu stávajícího ropovodu) a koridor pro regionální biokoridor ÚSES, který východně od obce kříží silnici II/380. Severní i jižní obchvat bude řešit křížení se stávajícím vedením VVN 220 kV a s biokoridory regionálního a lokálního ÚSES, jižní navíc křížení s VTL plynovodem a souběh se zdvojením ropovodu. Z hlediska hospodářského využití krajiny, ochrany jejich hodnot a ochrany přírody nejsou patrné zásadní překážky pro případné přeložky II/380 mimo zastavěné území obce.

Borkovany

Počet obyvatel	766
Přirozený přírůstek	3
Saldo migrace	7
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%)	14,1
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)	16,8
Míra registrované nezaměstnanosti (%)	10,9
Počet dokončených bytů	-

Silnice II/380 vede mimo souvisle zastavěné území obce. Obec má dvě napojení (silnicí III/0513), ve směru od Těšan i od Klobouk, obě odbočení spolu s nepřehlednou zatáčkou v klesání ve směru na Těšany představují dopravní závadu. Generel silnic JmK z r. 2006 předpokládá narovnání nepřehledných úseků, v pořizovaném ÚP nejsou tyto úpravy vyznačeny.

Zastavitelné plochy nejsou v kontaktu se silnicí. ZÚR JMK nevymezují na území obce plochy a koridory nadmístního významu. Na katastru Borkovan kříží II/380 dva lokální biokoridory. Při sjezdu z Borkovan směrem na Těšany se otvírá panoramatický pohled na Brněnsko.

Požadavky a podněty:

- Upravit nepřehledné úseky, odbočka na Šitbořice, odbočka do obce na příjezdu od Těšan,
- napřímení trasy,
- přednostně zajistit opravy v rámci údržby.

Klobouky u Brna

Počet obyvatel	2 388
Přirozený přírůstek	2
Saldo migrace	22
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%)	15,6
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)	17,0
Míra registrované nezaměstnanosti (%)	9,3
Počet dokončených bytů	3

Silnice II/380 vede mimo souvisle zastavěné území obce. Od Brna je obec napojena ulicí Brněnskou (III/4213), ve směru od Kašnice, respektive Krumvíře, ulicí Nádražní (III/4189).

U křižovatky s ulicí Brněnskou se nacházejí stávající zařízení sloužící silniční dopravě (ČS PHM, zastávky dálkových autobusových linek, motorest, autoopravna, odpočívka – oboustranné zálivy). Územní plán tyto zařízení stabilizuje a při silnici II/380 vymezuje nové zastavitelné plochy. Západně od křižovatky s ulicí Brněnskou plochu pro občanskou vybavenost, severně, na druhé straně silnice, plochu pro výrobu a sklady, a východně podél II/380 až k hranici s k.ú. Kašnice smíšené plochy obytné. Při ulici Nádražní jsou stávající i nově navržené plochy pro výrobu a sklady, které přechází na území Kašnice, kde se ulice Nádražní napojuje na II/380. Ve východním výběžku katastru, za potokem a železniční tratí je vymezena plocha pro tělovýchovu a sport, jejíž napojení je možné pouze ze stávající odbočky na Bohumilice. V západním úseku, mezi Klobouky a odbočkou na Martinice je při II/380 stávající středisko údržby silnic, při odbočce na Martinice je návrhová plocha pro vodárenské zařízení (čerpání termálních vod) s navazující územní rezervou pro občanskou vybavenost.

ZÚR JMK vymezují nadregionální biokoridor ÚSES, který kříží silnici II/380 přibližně v nejvyšším místě trasy. Trasu kříží rovněž biokoridor lokálního významu, větší část vede po hranici ochranného pásma vodního zdroje. Východně od Kašnice je krátký souběh silnice s VTL plynovodem.

Z nejvyššího bodu úseku se otevírá jedinečný pohled do Pomoraví a na Bílé Karpaty.

Požadavky a podněty:

- Zajistit hlukovou ochranu zastavitelných ploch pro bydlení,
- zachovat na II/380 zastávky pro autobusové linky, které nezajíždějí do obce.

Kašnice

Počet obyvatel	228
Přirozený přírůstek	-
Saldo migrace	-4
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%)	9,6
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)	23,7
Míra registrované nezaměstnanosti (%)	7,4
Počet dokončených bytů	-

Silnice II/380 je vedena v průjezdném úseku obcí. Platný ÚP ani návrh nového ÚP neuvažují s přeložkou trasy.

Okolo průjezdného úseku je soustředěna veškerá zástavba v obci. Šířka veřejného prostranství je cca 35 – 38 m, průjezd je přímý a přehledný. Po obou stranách, v celé délce průjezdu, jsou odstavné pruhy a chodníky. Převažuje řadová zástavba, bez bočních odstupů. Zastavitelné plochy pro bydlení jsou navrženy při obou výjezdech z obce. Návrhová plocha pro menší výrobní jednotku je ve východní části u odbočky na Klobouky a železničního přejezdu.

ZÚR JMK nevymezují na území obce plochy ani koridory nadmístního významu. Silnice vede po hranici ochranného pásma vodního zdroje. Železniční trať Čejč – Žďánice, která kříží II/380 v úrovňovém přejezdu není provozovaná.

Krumvůř

Počet obyvatel	1 144
Přirozený přírůstek	-2
Saldo migrace	-2
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%)	13,7
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)	15,7
Míra registrované nezaměstnanosti (%)	14,4
Počet dokončených bytů	3

Silnice II/380 je vedena v průjezdném úseku obcí. V ÚP je vyznačen koridor - trasa pro přeložku silnice II/380 po tělese neprovozované, ale nezrušené železniční tratě Čejč – Žďánice. Přeložka není v krajských

konceptech silniční sítě, jedná se o podět ÚP. Koridor je natolik blízko zastavěnému území, že může znamenat překážku pro její další rozvoj obce, zejména bydlení. Přitom je zřejmé, že realizace přeložky nebude patřit k prioritám krajské silniční sítě.

Průjezdny úsek prochází středem obce. Střed není zřetelně definován, od kostela ke škole je cca 600 m. Šířka veřejného prostranství okolo průjezdního úseku je cca 16 - 25m bez nepřehledných úseků. Nejužší místo je široké cca 12 m. Zúžený úsek u kostela je zajištěn opěrnou zdí. Zástavba je převážně sevřená, bez bočních odstupů, délka sjezdů do vrat většinou postačuje pro odstavení osobního auta. V obci odbočuje silnice III/418 směrem na Bohumilice, Otnice a Újezd u Brna.

Zastavitelné plochy pro bydlení jsou navrženy při výjezdu směrem na Brno, podél neprovozované železniční tratě a v severní části obce při silnici na Bohumilice. Plochy pro výrobu (průmyslovou a zemědělskou) jsou jižně od železnice (při bývalém areálu ZD) a u stávajícího závodu Keramika ve východní části obce. Na rozlehlé ploše u bývalého Rovinského dvora je fotovoltaická elektrárna.

Ve východní části je území obce částečně dotčeno záměry ZÚR JMK, které vymezují územní rezervy pro plochy a koridory nadmístního významu. Jedná se o územní rezervu LAR10 pro vodní nádrž na Trkmance pro akumulaci povrchových vod a o územní rezervu DR12 pro přeložku silnice II/419 Terezín – Násedlovice – Uhřice.

Trasu silnice kříží nadřazená vedení technické infrastruktury: mezi Kašnicí a Krumvířem souběh vedení VVN 2 x 400 kV, dvě větve ropovodu odbočující z hlavního vedení ropovodu Družba a VTL plynovod; mezi Krumvířem a Rovinským dvorem kříží silnici vedení VVN 110 kV.

Oba křížící potoky, Spálený potok i Trkmanka mají stanovené záplavové území. Zatím co Q_{100} na Spáleném potoce nedosahuje niveletu stávající silnice, Q_{100} na Trkmance se přelévá přes komunikaci v délce cca 80 m.

Spolu s oběma toky kříží komunikace i jejich biokoridory lokálního významu. Chráněné ložiskové území keramické hlíny zasahuje prakticky celé zastavěné území Krumvíře.

Terezín

Počet obyvatel	400
Přirozený přírůstek	-5
Saldo migrace	-
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%)	11,3
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)	19,0
Míra registrované nezaměstnanosti (%)	14,2
Počet dokončených bytů	-

Silnice II/380 je vedena v průjezdném úseku obcí. ÚP neuvažuje s přeložkou trasy. Obec má lineární charakter, okolo průjezdního úseku je soustředěna převážná část zástavby. Šířka veřejného prostranství je cca 24 - 38m, průjezd je přímý a přehledný. Po obou stranách průjezdu, jsou chodníky, na sjezdech k domům je možnost parkování. Převažuje řadová zástavba, bez bočních odstupů. V místech většího příčného sklonu veřejného prostranství silnice jsou v souběhu s průjezdem obslužné komunikace k jednotlivým domům. Centrum obce je u radnice a hospody, kde odbočuje silnice II/424 do Kobylí.

Zastavitelné plochy pro bydlení jsou navrženy v zahradách a plužinách ve východní části obce. Návrhové plochy pro výrobu služby jsou vymezeny u silnice, směrem na Krumvíř, vně souvisle zastavěného území v návaznosti na prodejnu nábytku a areál zemědělské velkovýroby. Návrhová plocha naproti zemědělskému areálu není vymezena ÚP, jedná se o záměr pro výrobu a čerpací stanici PHM:

Území obce je dotčeno záměry ZÚR JMK, které vymezují plochy a koridory nadmístního významu:

- Koridor TE29 pro zdvojení stávajícího VVTTL plynovodu KS Břeclav – Hrušky – Kyjov (kříží II/380 severně od obce),
- územní rezervu LAR10 pro vodní nádrž na Trkmance pro akumulaci povrchových vod a o územní rezervu DR12 pro přeložku silnice II/419 Terezín – Násedlovice – Uhřice,

- plochu PO1 pro protipovodňová opatření nadmístního významu s cílem snižovat odtok vody z povodí a omezit rizika povodní stavbou suchých nádrží (poldrů), významně srážejících povodňové špičky na menších tocích.

Trasu silnice kříží biokoridor lokálního významu (u zemědělského areálu) a částečně do ní zasahuje chráněné ložiskové území.

Problémy:

- Parkování kamionů podél průjezdného úseku silnice,
- parkování osobních aut z denní dojíždky do zaměstnání u zastávek autobusů,
- splach z polí mezi Terezínem a Krumvířem.

Podněty:

- Opatření na zpomalení vjezdů do obce,
- ochrana nároží RD u křižovatky s II/421.

Čejč

Počet obyvatel	1268
Přirozený přírůstek	-7
Saldo migrace	-4
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%)	14,7
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)	14,5
Míra registrované nezaměstnanosti (%)	15,2
Počet dokončených bytů	2

Silnice II/380 je vedena v průjezdném úseku obcí. Průjezdný úsek prochází středem obce. Průjezd je nepřímý, silnice mění směr v místech odbočení II/419 a II/422, ale přehledný. Veřejné prostranství okolo průjezdu je proměnné šířky, minimální šířka cca 18 m je pouze v jednom profilu. Nesouvislou, na výjezdech z obce jednostrannou zástavbu tvoří jednotlivé objekty nebo skupiny max. čtyř domů v rozdílném odstupu od silnice. Za centrum lze považovat úsek cca 470 m mezi silnicemi II/419 a II/422. SÚS připravuje opravu tohoto úseku, projekt je zpracován, příprava je ve fázi výběru dodavatele. Oprava řeší zejména bezpečnost přechodů a zastávek autobusů IDS.

Obec charakterizuje počet a velikost firem úspěšně podnikajících v zemědělství i průmyslu, významná je rovněž jako uzel autobusových linek IDS. Návrhové plochy bydlení nejsou v kontaktu s II/380, v centru obce je potenciál ploch pro přestavbu a dostavbu. Možnost rozvoje bydlení podél II/380 ve východní části obce je problémová vzhledem ke svažitosti terénu. Při výjezdu směrem na Terezín je vymezena plocha pro technickou vybavenost – transformační stanici VVN/VN.

ZÚR JMK vymezují na území obce:

- Plochu a koridor nadmístního významu TE27 pro TS 110/22 kV; Čejč a napojení novým vedením na síť 110 kV,
- plochu PO1 pro protipovodňová opatření nadmístního významu s cílem snižovat odtok vody z povodí a omezit rizika povodní stavbou suchých nádrží (poldrů), významně srážejících povodňové špičky na menších tocích.

Poblíž odbočení silnice II/422 na Hovorany kříží trasu VVTL plynovod (bezpečnostní pásmo 200 m) a přímo v křižovatce biokoridor lokálního významu. Směrem na Terezín kříží silnici plynovod VTL.

Problémy:

- Bezpečnost na přechodech,
- sjíždění autobusových spojů IDS a jejich otáčení,
- parkování osobních aut z denní dojíždky do zaměstnání u zastávek autobusů,
- parkování kamionů na parkovacích pruzích ve středu obce,
- splach z polí mezi Čejčí a Terezínem.

Podněty:

Zřídit kruhové objezdy na odbočení silnic II.třídy, směr Žarošice (možnost otáčení autobusů), Podivín, Kyjov.

2.2 Geologické a geomorfologické poměry

Geomorfologická charakteristika území

Území řešené studií leží z části v oblasti Západních vněkarpatských sníženin, celku Dyjsko-svratecký úval, podcelků Pracká pahorkatina (po Těšany, na 19 km), střední část území řešeného studií leží v oblasti Středomoravských Karpat, celku Ždánický les, podcelku Dambořická vrchovina (cca po Kašnice km 19 - 29), zbylá část území řešeného studií leží v oblasti Středomoravských Karpat, celku Kyjovská pahorkatiny, podcelku Mutěnická pahorkatina (km 29 - 38). Typická výška regionu je 180 – 340 m n m.

Reliéf povrchu má ráz pahorkatiny, ve středním úseku překonává koridor silnice západní část Ždánického lesa s vrchovinným reliéfem (cca mezi 20 – 30 km silnice). Až na střední část úpatí Ždánického lesa, kde převládají erozně denudační typy reliéfu, má převážná část tvary akumulací. Dnešní reliéf představuje zmlazený, původně zarovnaný povrch, který byl modelován od spodního badenu do současnosti. Terénní dominanty v něm představují nejodolnější typy hornin reprezentované terciárními pískovci a slepenci, spodnokarbonskými slepenci a jurskými vápenci. Většinu území pokrývají eolické sedimenty a neogenní pelity, na nichž se tvoří úrodné černozemě. Na spodnokarbonských slepencích se tvoří hnědozemě, na jurských vápencích rendziny a v říčních nivách především částečně zasolené černice.

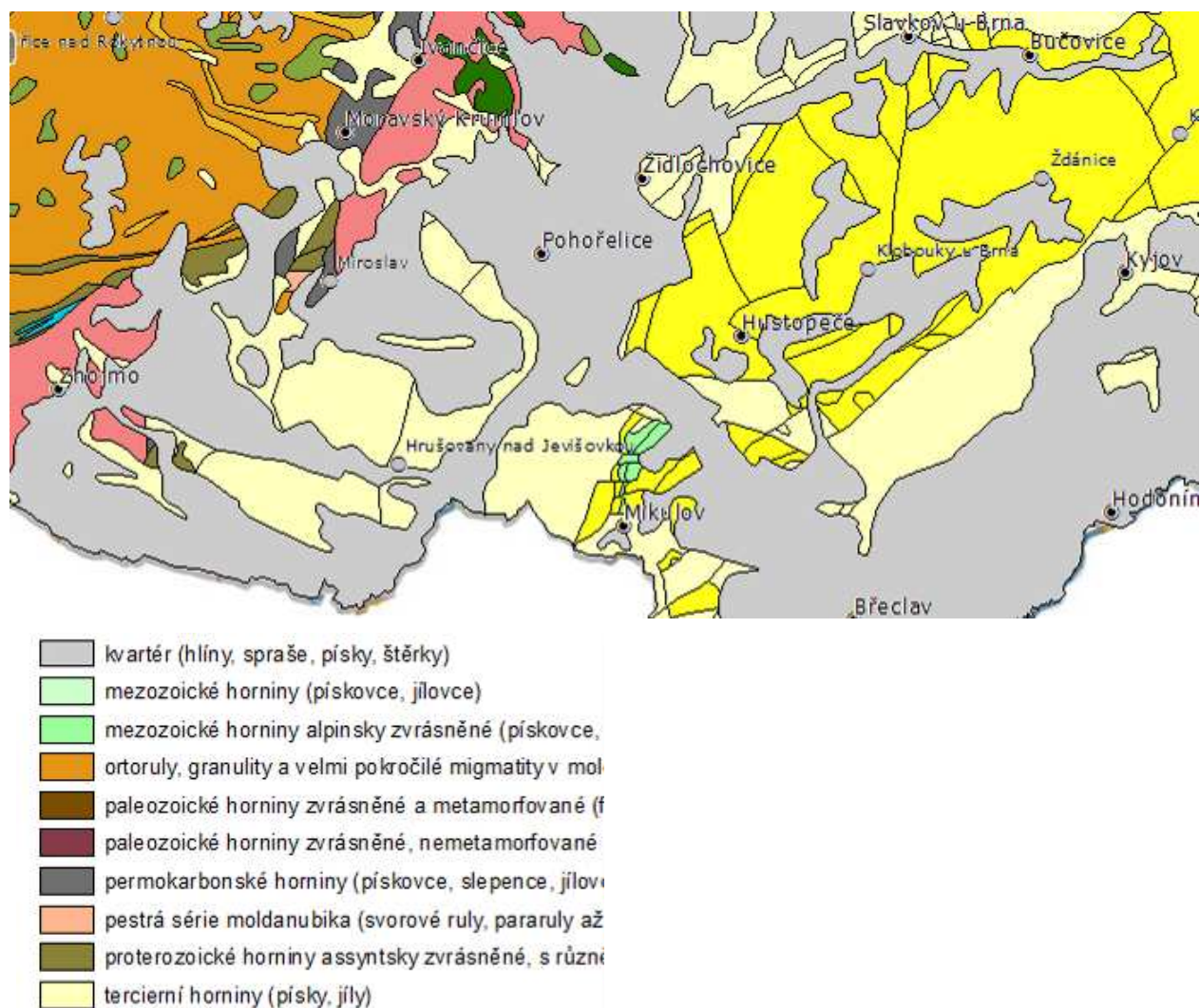
Geologické poměry

Řešené území náleží z regionálně geologického hlediska ke vněkarpatským sníženinám, vnějším (krosenským) příkrovům, budovaným ždánickým flyšem. Vněkarpatské sníženiny jsou budovány miocenními mořskými sedimenty a během pliocénu došlo k ústupu moře, docházelo tedy k sedimentaci v izolovaných jezerních pánvích. Touto dobou moře zasahovalo pouze do Ostravské pánve. Na začátku pleistocénu se Vněkarpatské sníženiny staly souší a jejich povrch byl překryt fluviálními a eolickými sedimenty.

V převážné většině území převládají pleistocenní spraše a sprašové hlíny, které místy patrně kryjí přímo skalní podloží nebo terciární jíly. Do pleistocenních sedimentů se zařezávají údolní nivy toků s písčitohlinitou výplní. Dále k západnímu okraji zájmové území přechází do široké nivy Svratky, kterou tvoří spodnobadenské vápnité jíly (tzv. tégly), jež kryjí podložní štěrkopísky a až 10 m mocné hlinitokamenité usazeniny kryté písčitymi štěrky zarovnanými povodňovými hlínami mocnými až 4 m a místy antropogenními uloženinami.

Tyto polohy se střídají s kvartérními hlinitými pokryvy kryjícími terciární pískovci a slepence, jež budují střední část řešeného území v oblasti úpatí Ždánického lesa.

Povrch zájmového území je ze značné části pokryt rozsáhlými sprašovými pokryvy mocnosti až 10 m, které se zde ukládaly v průběhu celého pleistocénu. Podél větších toků se v období kvartéru vytvořil terasový systém fluviálních akumulací zastoupený písčitymi štěrky. V občasné protékaných údolích se v období holocénu ukládaly deluviofluviální hlinitopísčité/písčitohlinité sedimenty.



Obr. 2 Geologická mapa řešeného území

Surovinové a jiné přírodní zdroje

Ve východní části katastru Čejče zasahuje prověřovaný koridor ve střetu s poddolovaným územím. V Krumvíři dochází ke střetu s CHLÚ pro keramické hlíny. V žádném z těchto prostor se však nemění trasa stávající silnice ani její šířkové či směrové parametry. K zásahu do poddolovaného území či CHLÚ tedy nedojde.

2.3 Hydrologické poměry

Povrchová voda

Zájmové území náleží do úmoří Černého moře. Vodní toky, které protékají územím jsou zejména Trkmanka a Litava a jejich přítoky. Celá oblast je odvodňována řekami Svratkou a Dyjí. Jejich největšími přítoky jsou říčky Litava a Trkmanka.

Ve smyslu vyhlášky MZe č. 470/2001 Sb. se jedná o významné vodní toky. Na území přímo dotčeném trasou silnice II/308 v řešeném úseku se nenachází žádná vodní plocha, prameniště nebo trvalý mokřad. Nejsou zde žádné zdroje podzemních vod, do dotčeného území nezasahuje PHO jiných zdrojů, které jsou určených veřejnému zásobování pitnou vodou ani nepatří do vyznačených hranic CHOPAV.

Povodí, kterými prochází řešený úsek silnice II/308:

Členění z vodopisného hlediska:

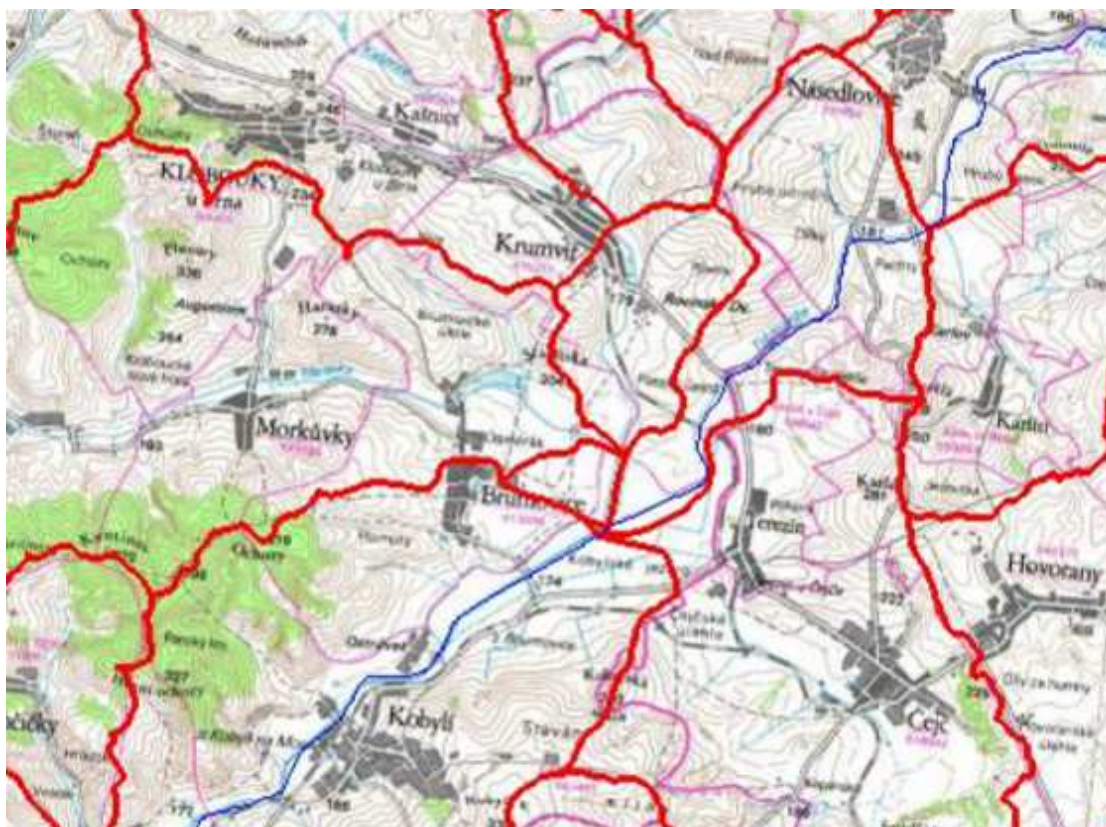
- hlavní povodí řeky 4-00-00 Dunaje.

Posuzovaná komunikace prochází dvěma dílčími povodími a jejich detailními děleními:

- dílčí povodí 4-17-01 Dyje od Svatky po ústí:
 - drobné povodí 4-17-01-032/0 Kašnice
 - drobné povodí 4-17-01-033/0 Spálený potok
 - drobné povodí 4-17-01-020/0 Trkmanka od Karlovského potoka po Spálený potok
 - drobné povodí 4-17-01-039/0 Čejčský potok
- dílčí povodí 4-15-03 Svatka od Svitavy po Jihlavu:
 - drobné povodí 4-15-03-106/2 Moutnický potok
 - drobné povodí 4-15-03-091/0 Litava od Hranečnického potoka po Moutnický potok
 - drobné povodí 4-15-03-090/0 Hranečnický potok



Obr. 3 Povodí 4. řádu – severní část řešeného území



Obr. 4 Povodí 4. řádu – jižní část řešeného území

Litava (starším názvem Cézava) je moravská řeka na území České republiky. Je to významný levostranný přítok Svatky, měří 58,3 km, její povodí zabírá 789,8 km². Pramení v pohoří Chřiby asi 2,5 km jihozápadně od nejvyšší hory Chřibů Brdo (586,7 m n. m.) jihovýchodně od obce Cetechovice. Teče převážně západním až jihozápadním směrem. Do Svatky ústí v Židlochovicích na jejím 29,0 říčním kilometru.

Větší přítoky Litavy:

- Levé – Milešovický potok, Hranečnický potok,
- pravé – Litavka, Litenčický potok, Hvězdlička, Žlebový potok, Rakovec, Řička, Dunávka.

Trkmanka (místně též Svodnica) je malá řeka v okresech Hodonín a Břeclav v Jihomoravském kraji. Je to levostranný přítok řeky Dyje, jehož délka činí 41,7 km. Plocha povodí Trkmanky je 359,0 km².

Trkmanka pramení ve Ždánickém lese, severozápadně od Ždánic, pod vrchem Radlovec (425 m n. m.) a teče přibližně jihozápadním směrem. U města Podivín se vlévá zleva do Dyje na jejím 34,5 říčním kilometru. Průměrný průtok Trkmanky u ústí činí 0,44 m³/s. Stoletá voda zde dosahuje 57,0 m³/s.

Větší přítoky Trkmanky:

- Ždánický potok, zleva, ř. km 37,3, délka 2,7 km
- Lovčický potok, zleva, ř. km 35,3, délka 10,1 km
- Nenkovický potok, zleva, ř. km 27,3, délka 4,1 km
- Spálený potok, zprava, ř. km 21,5, délka 19,0 km
- Čejčský potok, zleva, ř. km 21,4, délka 7,4 km
- Němčický potok, zprava, ř. km 14,1, délka 2,5 km
- Bílovický potok, zleva, ř. km 5,7, délka 5,4 km

Podzemní voda

Řešené území náleží v severní části do hydrogeologického rajónu 2241 - Dyjsko-svratecký úval. Převážná většina řešeného úseku silnice II/308 se potom nachází v hydrogeologickém rajónu 3230 Středomoravské Karpaty.

Rajón Dyjsko-svrateckého úvalu je součástí hydrogeologických struktur průlinových podzemních vod neogénu karpatské předhlubně. V závislosti na geologické stavbě a litologickém složení je zde možno vymezit struktury infiltračních oblastí s volným režimem podzemních vod a struktury dílčích artéských pánví s napjatými zvodněmi. Sedimenty spodního miocénu, vyskytující se v této oblasti, představují vhodné kolektory s dobrou průlinovou propustností, jejichž mocnost kolísá často kolem 100 m i více. Pelitická souvrství jejich nadloží a podloží mohou dosahovat mocností až několik set metrů. Mají zde funkci počevních i stropních izolátorů.

V severní části území pocházejí podzemní neogenní vody z tzv. hydrogeologické pánve tvořené nepravidelným střídáním izolátorů (jílů) a průlinových kolektorů (písků a štěrků). Mocnost spodnobadenských kolektorů se pohybuje v desítkách metrů. Izolantem jsou výrazně vápnité spodnobadenské jíly. Charakterizuje je střední transmisivita. Bazální klastika v hloubce až 150 m však charakterizuje vysoká transmisivita. Hlubší zvodně báze klastik mají překvapivě sníženou mineralizaci – pouze 0,66 g.l⁻¹. Podzemní vody jsou kalcium-hydrogenuhličitanového typu se zvýšenými obsahy železa a manganu. Nevýznamné spodnokarbonské slepence charakterizuje pevný tmel, který způsobuje jejich slabou puklinovou propustnost a velmi nízkou transmisivitu, vyjma silně tektonicky postižených partií.

HG rajón Středomoravské Karpaty označený jako 3230 má celkovou plochu 1 173,6 km², náleží do geologické jednotky Sedimenty paleogénu a křídý Karpatské soustavy, konkrétněji do skupiny rajónů Flyšové sedimenty. V tomto rajónu se nacházejí horniny flyšových souvrství, pro něž je charakteristické rychlé střídání pískovců s jíly a jílovci. Hydrogeologickým kolektorem je přípovrchová zóna zvýšené propustnosti v pásmu zvětralin a rozevřených puklin. Tento kolektor je nespojitý. Zóna podpovrchového rozpukání probíhá více méně souhlasně s povrchem terénu. Infiltrované vody odtékají jednak jako hypodermický odtok, jednak jako voda první zvodně. Vodovodní zásobování v oblastech tohoto rajónu je zaměřeno především na jímání a nákladnou úpravu povrchové vody vodárenských nádrží.

Dotčené území není výraznou pramennou oblastí a není ani významné z hlediska jímání podzemní vody, s výjimkou místních zdrojů v Těšanech a Kloboukách.

2.4 Kvalita ovzduší a klimatické poměry

Kvalita ovzduší

V hodnoceném území ani v jeho okolí se neprovádí soustavné sledování kvality ovzduší, proto pro vyhodnocení stávající imisní zátěže využíváme údaje z nejbližší stanice imisního monitoringu ČHMÚ č.1130 Brno-Tuřany a stanice imisního monitoringu č. 1198 Hodonín (měří PM₁₀) a č. 1470 Lovčice, kde se měří NO₂. Naměřené hodnoty na těchto stanicích (rok 2011) jsou uvedeny v následující tabulce:

Tab. 1 Hodnoty naměřené na stanicích imisního monitoringu relevantních vůči řešenému území

	Brno - Tuřany		Lovčice / Hodonín	
	NO ₂	PM ₁₀	NO ₂	PM ₁₀
průměrná roční koncentrace (µg.m ⁻³)	18,5	29,4	10,0	29,4
hodnota ročního imisního limitu IHr (µg.m ⁻³)	40	40	40	40
maximální naměřená 24hodinová koncentrace (µg.m ⁻³)	62,6	126,3	-	79,7
datum naměření maxima v daném roce	28.1.	15.11.	-	24.2.
hodnota 24hodinového imisního limitu IHd (µg.m ⁻³)	-	50	-	50
počet překročení limitní hodnoty (případů za rok)	-	46	-	16
povolený počet překročení limitní hodnoty		35		35
maximální naměřená hodinová koncentrace (µg.m ⁻³)	94,1	210,0	-	-
datum naměření maxima v daném roce	24.11.	15.11.	-	-
hodnota hodinového imisního limitu IHd (µg.m ⁻³)	200	-	200	-
počet překročení limitní hodnoty (případů za rok)	0	-	0	-
povolený počet překročení limitní hodnoty	12	-	12	-

Praktickým měřením i matematickým modelováním bylo zjištěno, že nejvíce problematickou škodlivinou na území řešeném územní studií pro silnici II/308 a v jejím bezprostředním okolí je škodlivina PM₁₀ (suspendované prachové částice frakce max. 10 µm). Imisní limity pro maximální denní koncentrace pro tuto znečišťující látku jsou překračovány na obou referenčních monitorovacích stanicích, byť v Hodoníně s podlimitní četností. Výrazně horší situace znečištění ovzduší je potom v severní části území v blízkosti brněnské aglomerace, kde se stýká řada významných dopravních tahů. Naopak nejsou překročeny limitní hodnoty pro průměrné roční koncentrace, která má v celém řešeném území vyrovnané hodnoty.

V nejbližším okolí komunikací s vysokou intenzitou dopravy v bezprostředním okolí brněnské aglomerace, tj. zejména D1, II/417a II/420 a II/380 především v severní části řešeného území, dochází pravděpodobně k překračování krátkodobých i dlouhodobých cílových imisních limitů u NO₂ a imisních limitů pro benzo(a)pyren. Silnice II/380 se nachází v území, které je po většinu roku dobře provětrávané.

Pro účely celkového zhodnocení imisní zátěže zájmového území uvažujeme, s ohledem na druh posuzovaného záměru, se stávající zátěží oxidem dusičitým NO₂, tuhými látkami frakce PM₁₀ (resp. PM_{2,5}) a benzenem.

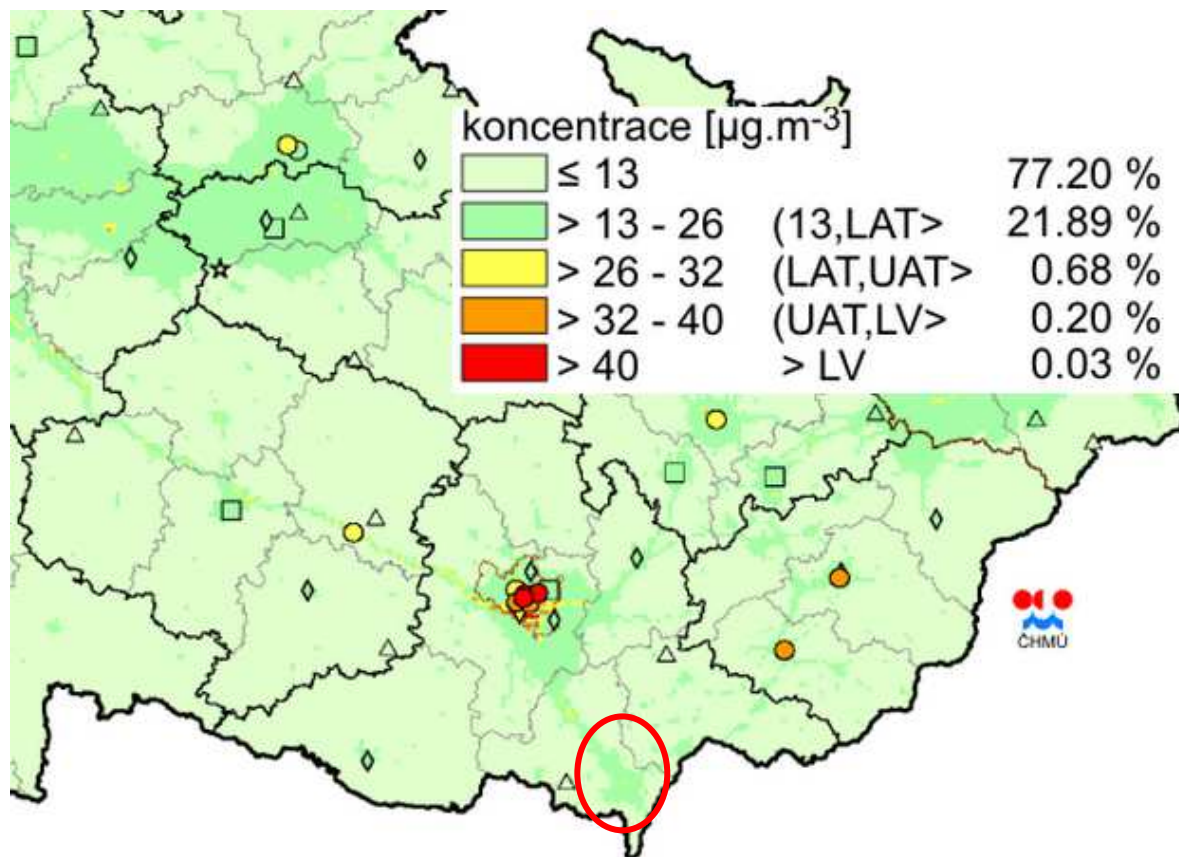
Pro popis stávající imisní zátěže území přímo dotčeném uvažovaným záměrem byly využity výsledky výpočtu rozptylové studie ČR pro stanovení oblastí OZKO za rok 2010 a výsledky rozptylové studie Jihomoravského kraje pro výpočtový rok 2013.

Oxid dusičitý (NO₂)

Jak je z výše uváděných hodnot zřejmé, u oxidu dusičitého nebylo na stanici Brno-Tuřany ani Lovčice zaznamenáno překročení imisních limitů.

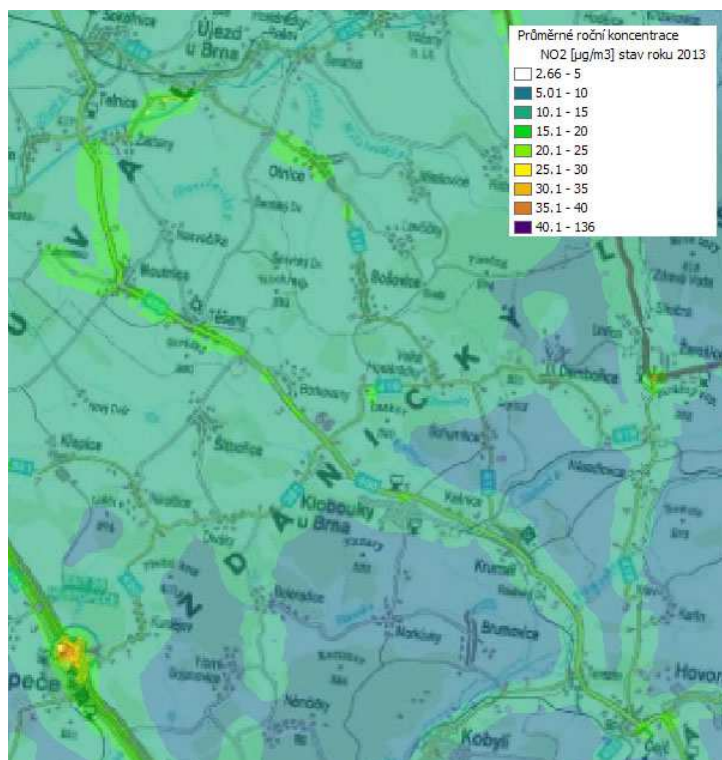
Citované stanice naměřily v roce 2010 u oxidu dusičitého roční průměrnou koncentraci přibližně na úrovni 49% resp. 20% imisního limitu pro průměrné roční koncentrace (LV_r=40 µg.m⁻³). Maximální hodinová koncentrace NO₂ se v Brně-Tuřanech pohybovala do 48% imisního limitu pro maximální hodinové koncentrace (LV_{1h}=200 µg.m⁻³).

Z rozptylové studie zpracované ČHMÚ pro účely stanovení OZKO dle skutečnosti za rok 2010 vyplývá, že v okolí hodnoceného záměru se průměrné roční koncentrace NO₂ v místě záměru pohybovaly do 13 µg.m⁻³, tedy cca do 33% imisního limitu.

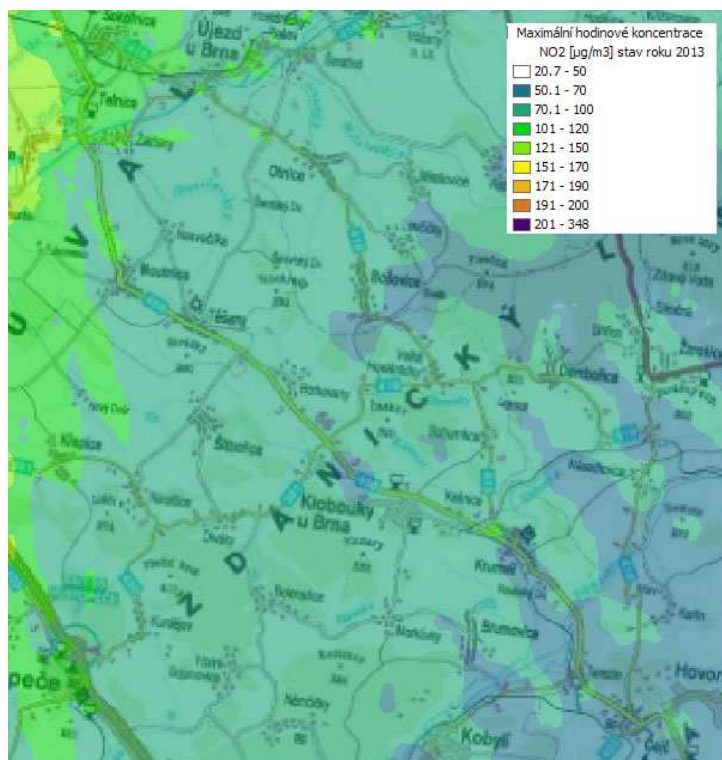


Obr. 5 Pole roční průměrné koncentrace NO_2 v roce 2010

Z rozptylové studie Jihomoravského kraje pro výpočtový rok 2013 vyplývá, že v okolí hodnoceného záměru se průměrné roční koncentrace NO_2 pohybují v jihovýchodním úseku komunikace pravděpodobně na úrovních $10 - 15 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tedy cca 25 – 37,5% imisního limitu, a v severozápadním úseku komunikace pravděpodobně na úrovních $15 - 20 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tedy cca 37,5 - 50% imisního limitu. Maximální hodinové koncentrace lze v nejvíce zasaženém úseku komunikace očekávat $100-120 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tedy na úrovni 50 - 60% imisního limitu.



Obr. 6 Průměrné roční koncentrace NO₂ v dotčeném území



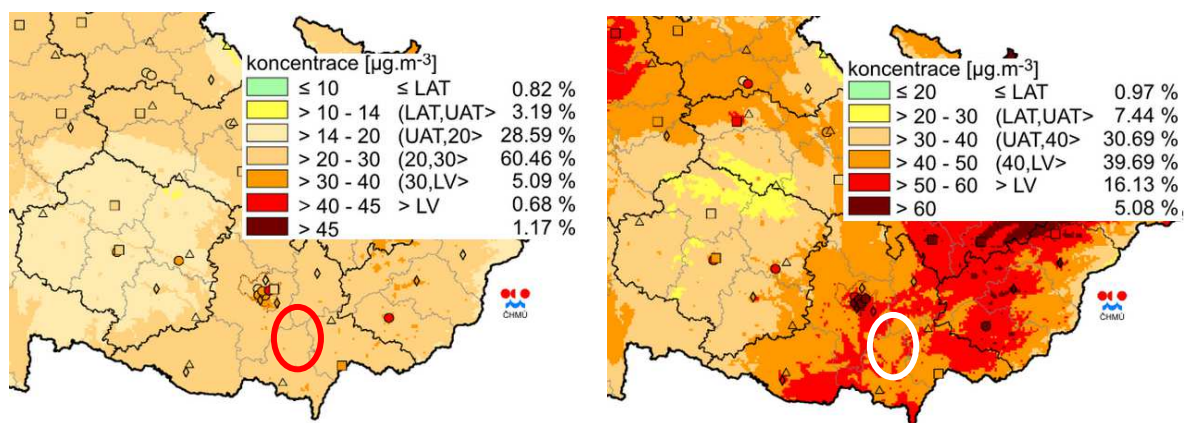
Obr. 7 Maximální hodinové koncentrace NO₂ v dotčeném území

Ačkoli na posuzovaných komunikacích očekáváme nárůst intenzity dopravy, předpokládaná obměna vozového parku a vývoj emisních parametrů vozidel bude mít v uvažovaném výpočtovém roce za následek obdobnou výši emisí oxidu dusičitého z automobilové dopravy jako v současnosti. Budoucí celkovou imisní zátěž NO₂ po realizaci záměru je tak možné ve výpočtovém roce 2030 považovat spolehlivě za podlimitní, a to jak z hlediska průměrných ročních, tak maximálních hodinových koncentrací.

Tuhé látky PM₁₀

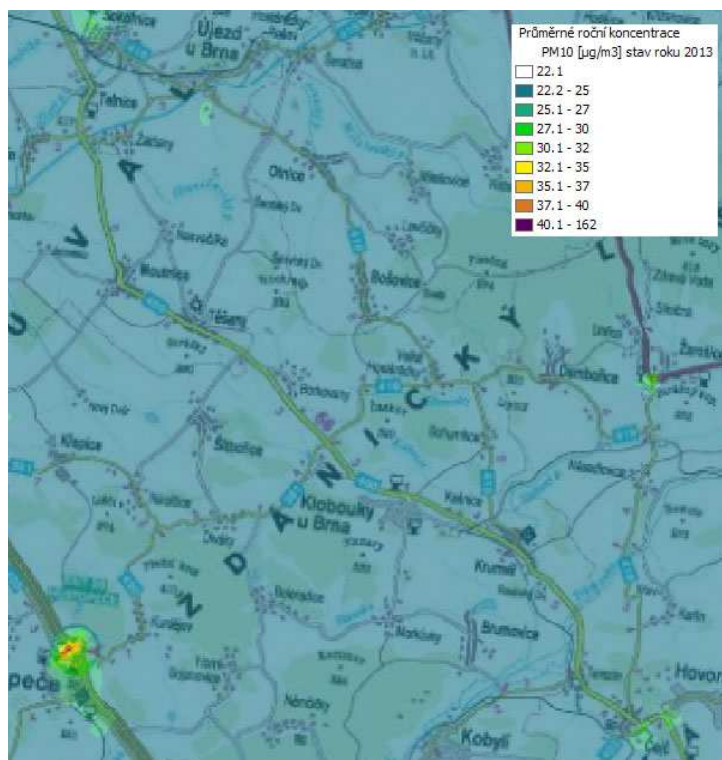
Z tabulky hodnot naměřených na stanicích Brno-Tuřany a Hodonín je zřejmé, že roční průměrné koncentrace PM₁₀ se v roce 2011 v širším zájmovém území pohybovaly přibližně na úrovni 73% imisního limitu pro průměrné roční koncentrace (LV_r=40 μg.m⁻³). Maximální 24hodinové koncentrace hodnotu imisního limitu překračovaly, a to s nadlimitní četností (LV_{24h}=50 μg.m⁻³) 46 případů za rok v Tuřanech. V Hodoníně byly maximální 24hodinové koncentrace překročeny rovněž ovšem s podlimitní četností 16 případů ročně (limit 35 případů překročení za rok).

Z rozptylové studie zpracované ČHMÚ pro účely stanovení OZKO dle skutečnosti za rok 2010 vyplývá, že v okolí hodnoceného záměru se průměrné roční koncentrace PM₁₀ pohybovaly v rozmezí 20 - 30 μg.m⁻³, tedy cca 50 - 75 % imisního limitu. 36. nejvyšší denní koncentraci lze v řešeném území očekávat na úrovni cca 40 - 50 μg.m⁻³, tedy pod hranici imisního limitu.

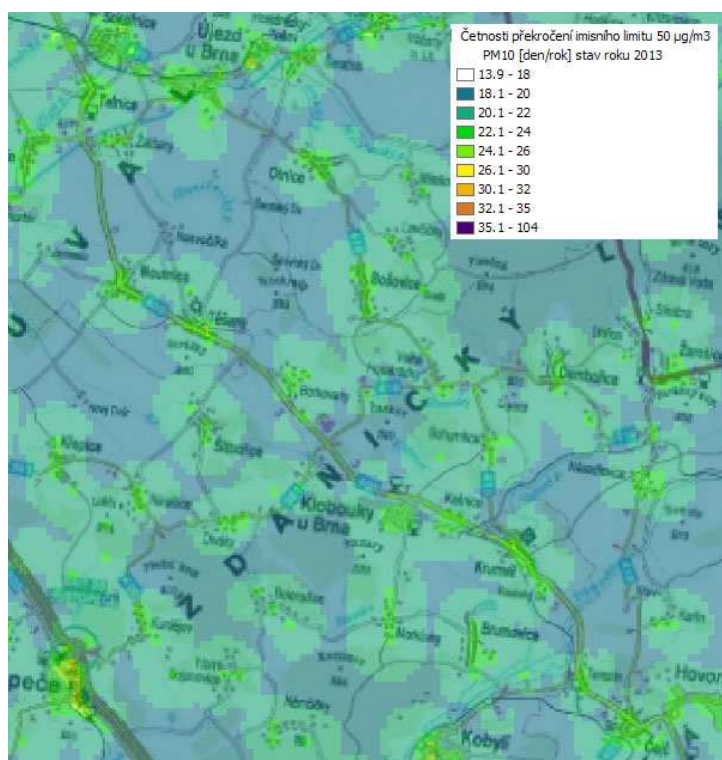


Obr. 8 A) Pole roční průměrné koncentrace PM₁₀ v roce 2010 a B) pole 36. nejvyšší 24hod. koncentrace PM₁₀ v roce 2010

Z rozptylové studie Jihomoravského kraje pro výpočtový rok 2013 vyplývá, že v okolí hodnoceného záměru se průměrné roční koncentrace PM₁₀ pohybují v celém úseku komunikace pravděpodobně na úrovních do 25 μg.m⁻³, tedy do 62,5% imisního limitu. Četnost překročení 24-hodinové koncentrace lze v nejvíce zasažených úsecích komunikace očekávat na podlimitní úrovni do 26 dní v roce.



Obr. 9 Průměrné roční koncentrace PM₁₀ v dotčeném území



Obr. 10 Četnost překročení imisního limitu PM₁₀

Ačkoli na posuzovaných komunikacích očekáváme nárůst intenzity dopravy, předpokládaná obměna vozového parku a vývoj emisních parametrů vozidel bude mít v uvažovaném výpočtovém roce za následek jen nevýznamné navýšení emisí tuhých látek z automobilové dopravy (převážně vlivem sekundárních emisí). Budoucí celkovou imisní zátěž PM₁₀ po realizaci záměru je tak možné ve výpočtovém roce 2030 považovat spolehlivě za podlimitní, a to jak z hlediska průměrných ročních, tak maximálních denních koncentrací.

Pokles imisních koncentrací lze v budoucnu dále očekávat uplatňováním ještě přísnějších emisních limitů v automobilové dopravě stejně tak jako dodržováním opatření k eliminaci prašnosti vlivem výstavby i provozu posuzovaného záměru.

Tato opatření zahrnují:

opatření ve fázi výstavby

- Provádět veškeré činnosti stavebních prací, nakládky materiálu a zeminy za vlhka,
- zajistit pojezdy automobilů po zpevněných komunikacích,
- udržování komunikací pravidelným zkrápěním a uklízením,
- využití stavebních strojů splňujících emisní parametry alespoň EURO 3 a novější,
- provádět důsledné čištění mechanismů vyjíždějících ze stavby.

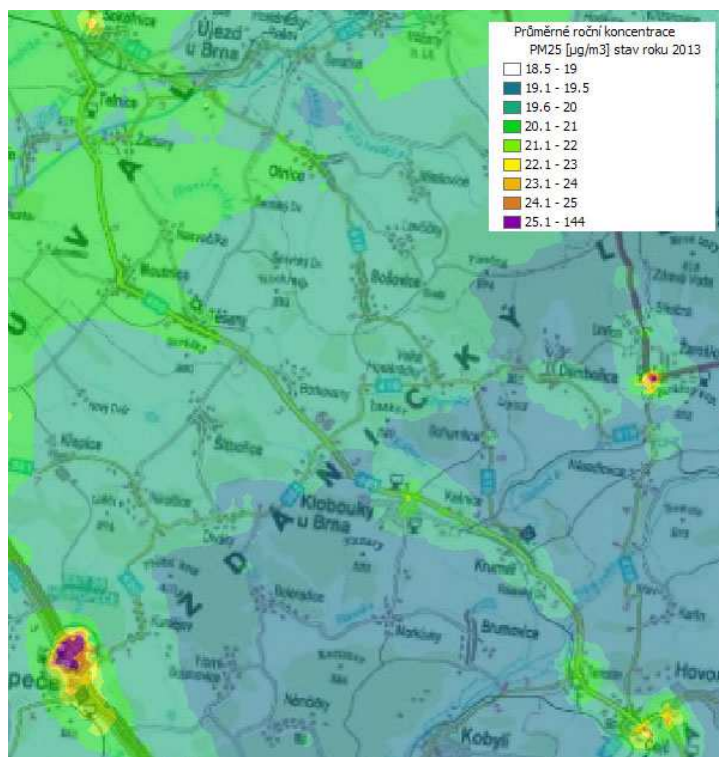
opatření ve fázi provozu

- Zajistit pravidelné čištění komunikace,
- po skončení zimního období zajistit očistu komunikace za účelem odstranění posypového materiálu.

Tuhé látky PM_{2,5}

Český hydrometeorologický ústav uvádí v posledním měřeném roce průměrné zastoupení PM_{2,5} ve frakci PM₁₀ na úrovni cca 65-85%. Pokud budeme uvažovat o průměrném poměru PM_{2,5}/PM₁₀, tak lze s využitím výše uvedených dat pro frakci PM₁₀ předpokládat v dotčeném území roční průměrné koncentrace tuhých látek frakce PM_{2,5} spolehlivě na podlimitní úrovni cca 15 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ (LV = 25 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$).

Z rozptylové studie města Brna pro rok 2013 však vyplývá, že v okolí hodnoceného záměru se průměrné roční koncentrace PM_{2,5} pohybují pravděpodobně na vyšší úrovni, a to až do 23 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ v nejvíce exponovaných úsecích posuzovaného záměru. Situace v území je však spolehlivě podlimitní.

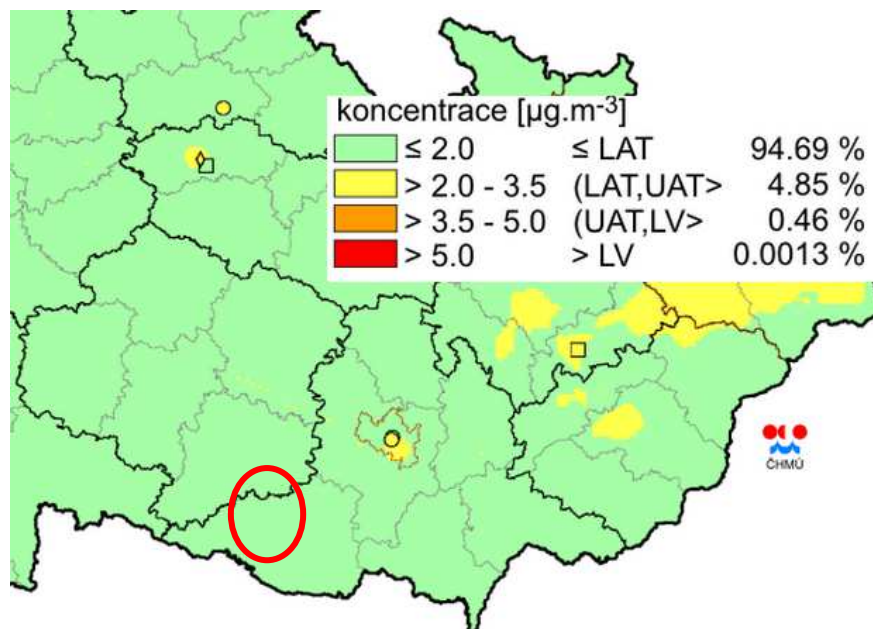


Obr. 11 Průměrné roční koncentrace PM_{2,5} v dotčeném území

Budoucí celkovou imisní zátěž PM_{2,5} (podobně jako pro frakci PM₁₀) po realizaci záměru je možné ve výpočtovém roce 2030 považovat opět spolehlivě za podlimitní.

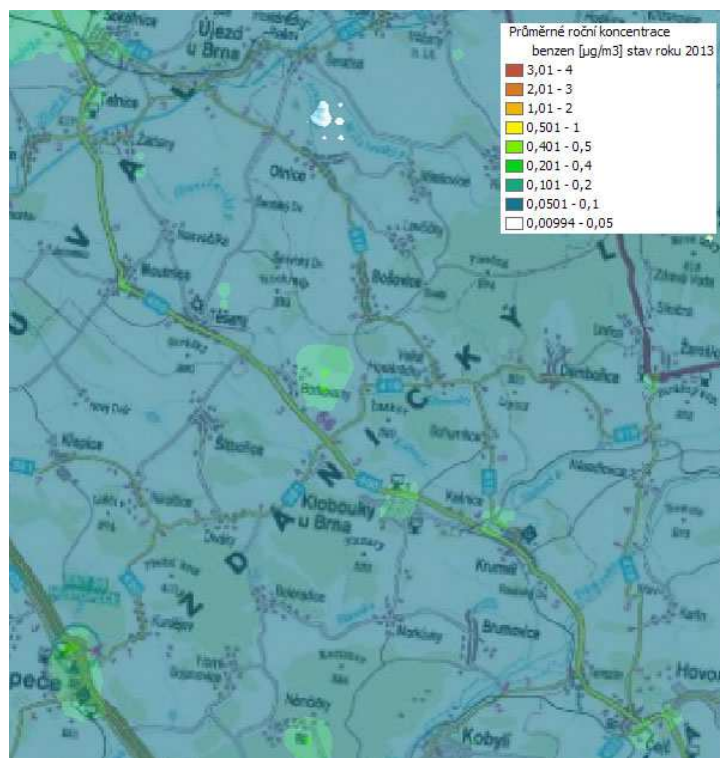
Benzen

V reprezentativní vzdálenosti od řešeného záměru se pro škodlivinu benzen neprovádí soustavný imisní monitoring. Z rozptylové studie zpracované ČHMÚ pro účely stanovení OZKO dle skutečnosti za rok 2010 vyplývá, že v okolí hodnoceného záměru lze v území očekávat průměrnou roční koncentraci na podlimitní úrovni do $2 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tedy do 40% imisního limitu.



Obr. 12 Pole roční průměrné koncentrace benzenu v roce 2010

Z rozptylové studie města Brna pro rok 2013 vyplývá, že v okolí hodnoceného záměru se průměrné roční koncentrace benzenu pohybují pravděpodobně do $0,2 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tedy cca do 4% imisního limitu (viz Obr. 13).



Obr. 13 Průměrné roční koncentrace PM_{2,5} v dotčeném území

Ačkoli na posuzovaných komunikacích očekáváme nárůst intenzity dopravy, předpokládaná obměna vozového parku a vývoj emisních parametrů vozidel bude mít v uvažovaném výpočtovém roce za následek nevýznamně nižší emise benzenu z automobilové dopravy. Budoucí celkovou imisní zátěž po realizaci záměru je tak možné ve výpočtovém roce 2030 považovat z hlediska průměrných ročních spolehlivě za podlimitní.

Klimatické faktory

Vymezené území leží dle E. Quitta na hranici teplé klimatické oblasti **T2** a **T4** s následujícími charakteristikami:

T2 - dlouhé léto, teplé a suché, velmi krátké přechodné období s teplým až mírně teplým jarem i podzimem, krátkou, mírně teplou, suchou až velmi suchou zimou, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

T4 - velmi dlouhé, velmi teplé a velmi suché léto, přechodná období velmi krátká, jaro a podzim teplý, zima je krátká, mírně teplá a suchá až velmi suchá, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Další údaje shrnujeme v následující tabulce:

Tab. 1 Klimatické údaje

Číslo oblasti	T2	T4
Počet letních dnů	50 až 60	60 až 70
Počet dnů s průměrnou teplotou 10° a více	160 až 170	170 až 180
Počet mrazových dnů	100 až 110	100 až 110
Počet ledových dnů	30 až 40	30 až 40
Průměrná teplota v lednu	-2 až -3	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci	18 až 19	19 až 20
Průměrná teplota v dubnu	8 až 9	9 až 10
Průměrná teplota v říjnu	7 až 9	9 až 10
Průměrný počet dnů se srážkami 1 mm a více	90 až 100	80 až 90
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350 až 400	300 až 350
Srážkový úhrn v zimním období	200 až 300	200 až 300
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 až 50	40 až 50
Počet dnů zamračených	120 až 140	110 až 120
Počet dnů jasných	40 až 50	50 až 60

Zájmové území leží na jižním až jihozápadním okraji Brna, podle Quitt, E. (1971,1984) z převážné části v teplé klimatické oblasti, jejíž rozšíření je víceméně totožné s územím Dyjsko-svrateckého úvalu. Charakterizuje ji zde průměrná teplota vzduchu v červenci 18 až 20°C a v lednu 2 až 3°C, průměrný počet letních dní 50 až 60, průměrný počet mrazových dní 100 až 110 a průměrný roční úhrn atmosférických srážek v rozmezí 500 až 700 mm.

Dotčené území představuje z hlediska klimatického specifický, velmi pestrý a složitý útvar, a to jak díky přírodním poměrům (reliéf terénu, aktuální fenofáze četného rostlinstva bylinného, křovinného a stromového charakteru), tak díky charakteru antropogenního využívání jednotlivých dílčích územních celků, především pak díky jeho bezprostřednímu kontaktu s "tepelným ostrovem" brněnské aglomerace.

Různorodý georeliéf (tvar, sklon a orientace ke světovým stranám) i aktivní povrch zájmové oblasti vedou k vytváření místních rozdílů v mezoklimatických poměrech. Mezi teplotně kontrastními plochami dochází k mikrocirkulační výměně vzduchových hmot rozdílných vlastností, která je doprovázena dalšími významnými topoklimatickými procesy, jako je vytváření teplotních inverzí, rozvoj katabatických a anabatických proudů apod., které mohou mít kladný, jindy záporný vliv na rozptyl znečišťujících látek ze silničních motorových vozidel.

2.5 Pedologické poměry

Jelikož se jedná o liniový záměr o délce několika kilometrů, zastoupení půdních typů bude různorodé. V celé dané oblasti se však nachází především velmi cenné půdy, které jsou řazeny do I. a II. třídy ochrany

zemědělského půdního fondu. Převládajícím půdním typem jsou hnědozemě typické, černozemní na spraši a černozemě typické i karbonátové na spraši. Přesné vyčíslení záboru půd zasažených záměrem nebylo dosud možné stanovit, vzhledem neznalosti přesného technického řešení komunikace, a tím i potřebného trvalého a dočasného záboru zemědělské půdy resp. půdy určené pro plnění funkce lesa.

Na spraších v převážné většině řešeného území se vyskytují převážně černozemně hnědozemní, podél vodních toků glejové fluvizemě na nivních uloženinách. Podél údolí větších vodních toků plošně dominují typické kambizemě na zvětralinách podložních hornin. Půdy na rozhraní Ždánického lesa jsou převážně erodované hnědozemě a černozemě. V Dyjsko-svrateckém úvalu a Kyjovské pahorkatině dominují černozemě typické a černozemě hnědozemní na spraších.

2.6 Biogeografické poměry

Biogeografická charakteristika území

Charakter bioty (flóry a fauny), a tím i její hodnota z hlediska biodiverzity jsou podmíněny geografickou polohou, charakterem trvalých ekologických podmínek a v kulturní krajině i druhem a intenzitou vlivu činnosti člověka.

Dle biogeografického členění CR (M. Culek a kol., 1996) se zájmové území v podprovincii a převážná část území náleží do Hustopečského bioregionu v okrajových částech s přechodem do bioregionu Hodonínského a Dyjsko-moravského.

Podle regionálně fyto geografického členění ČR, zpracovaného Botanickým ústavem ČSAV v roce 1987, náleží území do fyto geografického obvodu Panonské termofytikum, převážná část území náleží do okresu 20b Hustopečská pahorkatina s přechodem na severu do okresu 20a Bučovická pahorkatina a na severozápadě a jihu do okresu 18a Dyjsko-svratecký úval a 18b Dolnomoravský úval na jihovýchodě.

Hustopečský bioregion

Území je tvořeno pahorkatinou na vápnitěm flyši a spraších. Bioregion je charakteristický mísením panonských (převážně mimo les) a karpatských (převážně v lese) prvků. Jeho biotu je možno řadit do 2., bukovo-dubového, na jižních svazích pak do 1., dubového vegetačního stupně, potenciální vegetace náleží do dubohabrových hájů s ostrovy teplomilných a šípákových doubrav. V bioregionu má mezní výskyt řada jihovýchodních migrantů, šíření stepní fauny však stále pokračuje. Netypická část je tvořena chladnějšími severními okraji, téměř bez šípákových doubrav a s naprostou převahou dubohabrových hájů.

V současnosti je zde bohaté zastoupení teplomilných doubrav a dubohabřin, vzácnější jsou kulturní bory. Mimo les jsou typické pole, vinice a sady, početné jsou i fragmenty stepních lad, místy i s katránem. Biocenózy lad a lesíků byly nedávno značně zredukovány terasováním svahů.

Bioregion leží v termofytiku ve fyto geografickém podokrese 20b. Hustopečská pahorkatina (kromě severozápadního a severovýchodního cípu a výše položených míst při hranicích se Ždánickým lesem) a v jihozápadní části fyto geografického podokresu 20a. Bučovická pahorkatina.

Vegetační stupně (Skalický): kolinní.

Potenciální vegetaci tvoří z větší části panonské dubohabřiny (*Primulo veris-Carpinetum*), místy (zejména na severních expozicích) jsou nahrazeny karpatskými (*Carici pilosae-Carpinetum*), velmi vzácně se vyskytují i přechodné typy s dominantním bukem, blížíci se asociaci *Carici pilosae-Fagetum*. Časté je rovněž zastoupení teplomilných doubrav. Na mírných svazích v jižní části bioregionu je zastoupeno panonské *Quercetum pubescenti-roboris* ze svazu *Aceri tatarici-Quercion*, do severní části na obdobná stanoviště zasahuje i středoevropské *Potentillo albae-Quercetum* ze svazu *Quercion petraeae*. Na extrémnějších konvexních jižních svazích jsou typické šípákové doubravy (*Quercion pubescenti-petraeae*, především asociace *Corno-Quercetum*). Na zasolených půdách depresí byly snad v minulosti panonské halofilní lesostepi (*Galatello-Quercetum*). V údolích podle vodních toků jsou lužní lesy typu *Pruno-Fraxinetum*. Primární bezlesí je velmi vzácné, pravděpodobně je vázáno na stepní oka na nejprudších svazích (komplex fytoocenóz svazu *Festucion valesiaceae*, *Cirsio-Brachypodion pinnati*, *Geranion sanguinei* a *Prunion fruticosae*).

Přirozená lesní vegetace zaujímá jenom část plochy. Místy je vyvinuta náhradní travinobylinná vegetace. Její podstatnou součástí jsou rozmanité fytoocenózy svazů *Festucion valesiaceae* a *Cirsio-Brachypodion*

pinnati. Na fragmentech slanisk byl komplex slanomilných společenstev, dnes prakticky destruovaný. Nečetné vodní plochy a mokřady jsou bez význačnější vegetace.

Ve skladbě flóry jsou zastoupeny četné teplomilné druhy, mezi nimi je přítomna celá řada mezních prvků. Jsou to druhy vyznávající z jihu až jihovýchodu, submediteránní, např. dub pýřitý (*Quercus pubescens*), třemdava bílá (*Dictamnus albus*) a koulenka vyšší (*Globularia punctata*), ponticko-jihosibiřské, např. pelyněk pontický (*Artemisia pontica*), kozinec rakouský (*Astragalus austriacus*), katrán tatarský (*Crambe tataria*) a kosatec nízký (*Iris pumila*) a dokonce orientálně-turánské, reprezentované např. bytelem rozprostřeným (*Kochia prostrata*). Na okraje, zejména do lesní flóry, pronikají druhy ze sousedních bioregionů, náležející flóře alpsko-karpatských podhůří, jako ostřice chlupatá (*Carex pilosa*), dymnivka plná (*Corydalis solida*), zapalice žluťuchovitá (*Isopyrum thalictroides*) a oměj vlčí (*Aconitum vulparia*). Zřídka sem zasahují karpatské druhy, představované hvězdnatcem čemeřicovým (*Hacquetia epipactis*), velmi ojedinelé i hercynské - vzácně se vyskytuje jaterník trojlaločný (*Hepatica nobilis*).

Fauna bioregionu je výraznou součástí panonské podprovincie, i když postrádá edafickou rozmanitost Mikulovského bioregionu (4.2). Charakteristický je bezprostřední vliv sousedství nejzápadnější karpatské výspy na jižní Moravě, Ždánického lesa. Nejvýznamnější jsou živočišná společenstva na spraších. Dosud tam přežívá kobylka sága, kobylka *Poecilimon intermedius*, častá je kudlanka nábožná, modrásek *Polyommatus damon* a srpice *Bittacus hageni*. V posledních letech probíhá na těchto stanovištích sukcese teplomilného hmyzu z evropského jihovýchodu - žluťasek tolicový, masařka balkánská. Tekoucí vody patří do pásma pstruhového, větší potoky do lipanového, na dolních tocích s přechody do parmového pásma. Většina toků je však znečištěna a prakticky bez ryb.

Dyjsko-moravský bioregion

Bioregion je tvořen širokými říčními nivami, náležejícími do 1. vegetačního stupně, s jasným vztahem k panonské provincii. Území bylo od pravěku osídleno, na hrúdech ležela významná centra Velké Moravy, přesto se zde zachovaly lužní pralesy a rozsáhlé nivní louky. I přes narušení vodního režimu úpravami zde má řada druhů a společenstev nejreprezentativnější zastoupení v rámci celé České republiky. Řada jihovýchodních prvků zde má hranici areálu, např. jasan úzkolistý. Biodiversita je vysoká, obohacená splavenými druhy. Fauna řeky Moravy, i přes úpravy a znečištění má široké spektrum organismů černomořského povodí. Netypické části bioregionu leží ve vyšších částech širokých niv v blízkosti vrchovin, odkud přitékají jejich řeky (např. niva Svatky pod Brnem, Dyje pod Znojmem). V těchto částech chybí některé typické teplomilné druhy a naopak, sestupují sem druhy vrchovin.

V současnosti mají lužní lesy a orná půda vyrovnané zastoupení, luk je málo, hojně jsou vodní plochy, místy malé hodnoty (Nové Mlýny).

Bioregion se rozkládá v termofytiku ve fyto geografickém okrese 18. Jihomoravský úval (s výjimkou některých výběžků a oblastí písků na Bzenecku a Valticku).

Vegetační stupně (Skalický): planární.

Potenciálně převládají lužní lesy. Tvrdý luh je tvořen vegetací podsvazu *Ulmenion*, zejména asociacemi *Ficario-Ulmetum campestris* a *Fraxino pannonicae-Ulmetum*, které zřídka na nejvyšších místech aluvia přecházejí do typů, blízkých panonskému *Primulo veris-Carpinetum* a snad až k teplomilným doubravám. V depresích se často objevuje *Salici-Populetum* ze svazu *Salicion albae*. Primární bezlesí je vyvinuto na mokřadech (vnitrozemská delta, mrtvá ramena) s katénou vegetace svazu *Phragmition communis*, *Caricion gracilis*, které přecházejí ve vodě v různé typy vegetace, náležejících svazům *Hydrocharition*, *Nymphaeion albae*, *Potamion lucentis*, *Potamion pusilli* a *Batriachion aquatilis*.

V současnosti lesy a primární bezlesí pokrývají zhruba polovinu plochy. Na části bezlesí jsou vyvinuty přirozené luční porosty, náležející zejména svazům *Cnidion venosí*, *Alopecurion pratensis*, řídce i *Veronico longifoliae-Lysimachion vulgaris*. Na nejvyšších místech nivy (hrúdy) jsou ostrůvky xerofilní luční vegetace, náležející zřejmě svazu *Festucion valesiaceae*.

Ve vlhkemilné i suchomilné flóře jsou zastoupeny četné druhy, vázané na aluvia dolních toků řek, velmi často vyzářující z Panonie, kontinentálního (ponticko-jihosibiřského) charakteru, které mají zčásti charakter mezních prvků. Jsou to např. jasan úzkolistý (*Fraxinus angustifolia*), bledule letní (*Leucojum aestivum*), pryšec bahenní (*Tithymalus palustris*), p. lesklý (*T. lucidus*), máčka plocholistá (*Eryngium planum*), žluťucha slatinná (*Thalictrum flavum*), jarva žilnatá (*Cnidium dubium*), šišák hrálolistý (*Scutellaria hastifolia*), mordovka písečná (*Phelipanche arenaria*), divizna knotovkovitá (*Verbascum phoeniceum*) a svízelka piemontská (*Cruciata pedemontana*). Vzácně se udržely hájové druhy, snad splavené z vyšších, především karpatských poloh, případně představující relikty předlužního období, jako kopytník evropský

(*Asarum europaeum*), zapalice žluťuchovitá (*Isopyrum thalictroides*), rozrazil horský (*Veronica montana*), kyčelnice cibulkonosná (*Dentaria bulbifera*) a sněžěnka předjarní (*Galanthus nivalis*). Subatlantské prvky jsou nečetné, vyskytují se převážně na kyselých písčích, k nim náleží např. paličkovec šedavý (*Corynephorus canescens*), pavinec modrý (*Jasione montana*). Vzácněji subatlantské druhy rostou i v lužních lesích, např. ostřice hubená (*Carex strigosa*).

Fauna bioregionu je součástí panonské podprovincie, v jeho rámci se však liší převahou lužních typů. Význačným prvkem luhu jsou periodické záplavové a sněžní tůně, s výskytem charakteristických koryšů - žabronožek, lupenonohů, vznášivek ap. Tekoucí vody patří převážně do cejnového pásma, ovšem horní část toku Jihlavy po Pohořelice, Svratky po Rajhrad a Dyje po Hevlín lze řadit spíše do parmového pásma. Výraznou jednotkou vodní fauny je fauna řeky Moravy, která i přes úpravy koryta a silné znečištění vykazuje široké spektrum organismů černomořského povodí (měkkýši točenka kulovitá, kamenolep říční, zubovec dunajský, velký počet druhů ryb).

Hodonínský bioregion

Bioregion leží na východě jižní Moravy, zabírá malou střední část geomorfologického celku Dolnomoravský úval. Potenciálně se zde vyskytují acidofilní doubravy (*Genisto germanicae-Quercion*), na mělčích vrstvách písku endemické teplomilné doubravy z panonského svazu *Aceri tatarici-Quercion* (*Carici fritschii-Quercetum*), maloplošné na vlhčích místech a s větším podílem hlinitých částic v půdě háje (*Primulo veris-Carpinetum*). Na vlhčích písčitych místech je vegetace svazu *Alnion glutinosae* (*Carici elongatae-Alnetum*), resp. *Betulion pubescentis*. Alespoň lokálně bylo v minulosti na organogenních substrátech vyvinuto primární bezlesí (komplex mokřadní a rašeliništní vegetace).

Náhradní vegetace na otevřených písčinatech náleží do svazu *Corynephorion*, s tranzity do svazu *Festucion vaginatae*. Na slatinných a rašelinových místech jsou vyvinuta společenstva svazů *Magnocaricion elatae*, *Calthion* a dosud výjimečně i *Caricion davallianae*.

2.7 Současný stav využití krajiny v zájmovém území

Dotčené území kterým uvažované koridory prochází a jeho širší okolí reprezentuje pahorkatinnou, převážně zemědělsky intenzivně využívanou krajinu. Z hlediska krajinářsko-typologického reprezentuje krajinný makrotyp CZ 17.2. - pravěké sídelní krajiny panonika, mezotyp 17.2.1 - polní krajiny panonika, 17.2.2 - lesoplní krajiny panonika a 17.2.10 - urbanizované sídelní krajiny panonika. Představuje staré sídelní území zemědělsky využívané již od neolitu s převážně kontinuálním osídlením.

Větší část zájmového území je tvořena rozsáhlými scelenými bloky orné půdy. Zemědělské plochy jsou rozděleny větrolamy, sítí polních cest a místními komunikacemi. Severní a západní část území je narušena vedeními technické infrastruktury.

Tuto převážně zemědělskou krajinu protíná ve středovýchodní části pás lesoplní krajiny v oblasti úpatí Ždánického lesa.

Nejcennější oblastí zájmového území se nacházejí mimo trasu prověřovaného koridoru, je to zejména Ždánický les, v němž je za účelem ochrany krajinného rázu vyhlášen PP Ždánický les, tato část území má rovněž významný rekreační potenciál. V katastrálním území Čejče v kontaktu se stávající silnicí II/308, která však v tomto prostoru nedozná žádných změn, se nachází EVL CZ0623035 Bílý kopec u Čejče, v katastru Klobouk jsou to EVL CZ0620169 Ochůzky – Nedánov a v katastru Krumvíře PR a EVL CZ0622017 Louky pod Kumstátem. Rovněž se zde nachází ptačí oblast CZ0621026 Hovoransko-Čejkovicko. V katastru Žatčany se pak mimo řešený úsek silnice nachází PR Písky a na území Sokolnic PP Žabárník.

Krajinná mozaika širšího území je velmi hrubá. V základu ji tvoří rozsáhlé zorněné plochy na mírných svazích, členěné drobnými vodotečemi v údolích a sady a vinicemi v příznivě orientovaných svažitéch polohách. Rozsáhlejší lesní komplexy jsou zastoupeny v širším rámci Ždánickým lesem. Větší plochy krajinné zeleně jsou na výraznějších svazích terasových stupňů podél úpatí Ždánického lesa. Převážná část území je prakticky zcela bezlesá. Na jižních a jihovýchodních svazích se nacházejí rozsáhlé sady a vinice.

Sídla jsou kompaktní, většinou tvořená protáhlými ulicemi a návsími s řadovou zástavbou. Příměstská sídla mají v současnosti významný rezidenční potenciál a do budoucna lze očekávat rovněž rozvoj výrobních funkcí. Celé území má klíčové vztahy vzhledem k Brnu a místním subcentrům (Kyjov, Hodonín).

2.8 Ochrana přírody a krajiny

Zvláště chráněná území

V území přímo dotčeném úpravami silnice II/308 v územní studii řešeném úseku se nenachází žádné z území kategorie zvláště chráněných území dle zákona č. 114/1992 Sb, o ochraně přírody a krajiny. V širším území v blízkosti prověřovaného koridoru pro úpravy trasy silnice II/380 se nachází následující chráněná a zvláště chráněná území přírody a registrované významné krajinné prvky:

Sokolnice:	PP Žabárník
Žatčany:	PP Písky, VKP Plaňany
Moutnice:	VKP Moutnický lesík
Těšany:	VKP Vodní nádrž Těšany
Krumvíř:	PR a EVL Louky pod Kumstátem
Klobouky u Brna	EVL Ochůzky – Nedánov
Čejč:	PP Výchoz, PR Špidlák, EVL Bílý kopec u Čejce, PO Hovoransko - Čejkovicko

Zvláště chráněná území přírody: PP - Přírodní památka, PR - Přírodní rezervace

Chráněná území přírody: EVL – Evropsky významná lokalita, PO – Ptačí oblast, VKP - Registrovaný významný krajinný prvek



Obr. 14 Zvláště chráněná území a lokality soustavy NATURA 2000 v jižní části řešeného koridoru (zdroj: národní geoportál INSPIRE)

Na území Čejče zasahuje prověřovaný koridor do ptačí oblasti NATURA 2000 a kontaktuje evropsky významnou lokalitu NATURA 2000. V tomto úseku však nedojde k žádné úpravě trasy silnice.

Podél trasy silnice II/380 nejsou stromořadí, v prověřovaném koridoru pro úpravy trasy se nenacházejí lesní plochy. Vegetační doprovod je možno vnímat zejména na svazích zářezů. Typickým stromem je akát. V potenciálním koridoru pro východní obchvat Telnice je v nivě Litavy navržena vodní nádrž Pláňavy (na území Žatčan).

Nejbližšími Přírodním parkem, který je chráněn z důvodů výjimečného soustředění hodnot krajinného rázu v režimu obecné ochrany dle zákona č. 14/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, je PP Ždánický les severovýchodně od řešeného území.

Přírodní park Ždánický les se rozprostírá mezi Bošovicemi na západě, Koryčany na východě, Bučovicemi na severu a Dambořicemi nebo Bukovany na jihu. Jedná se o oblast o velikosti 68 kilometrů čtverečních, kde nejvyšší vrchol zvaný U Slepice dosahuje pouze 437 metrů nad mořem. Byl zřízen 24. dubna 1996 jako klidová oblast přírodního parku. Nachází se zde enklávy bukových a dubových porostů, je zde zachovalý komplex nivních luk. Roste zde množství chráněných rostlin a žijí zde chránění živočichové.

V oblasti se rovněž nachází řada historických zajímavostí - motte (tedy opevněné sídlo) u bývalé vsi Konůvky, hradiště a bývalá tvrz Mezilesice, zřícenina tvrže Konůvky, hradů Kepkov, Kvasov, Újezd nebo Palánek. Kolem vrchu U Slepice se rovněž nachází řada památníků a pomníku v připomínku bojů za 2. světové války.

Najdete zde i řadu přírodních rezervací - Šěvy, Baračka nebo Žlíbek v okolí Bučovic, U Vrby pod nejvyšším vrcholem, Mušenice a Jalový dvůr u Heršpic. V nich najdete řadu chráněných a ohrožených rostlin nebo obojživelníků.

Ždánický les je lesnaté území (lesy pokrývají asi 90% celého území) se značně zachovalým přírodním rázem krajiny. Nejrozšířenějším typem lesů jsou doubravy a dubohabřiny, na jižních svazích teplomilné doubravy. Dále jsou zde suťové porosty, olšiny podél větších toků a další. Tyto lesy si ve značné míře zachovaly kvalitní dřevinnou skladbu s převážným zastoupením původních druhů listnatých lesů navzdory tomu, že se jedná o lesy hospodářské. Najdeme zde pestré břehové porosty, louky a také zemědělské plochy a mokřady.

Roste zde: třemdava bílá, medovník meduňkolistý, plamének přímý, černohlávek dřípatý, prvosěnka jarní, okrotice bílá, vemeník dvoulistý, kozinec vičencolistý, vičenec písečný, oman mečolistý, hvězdnice chlumní, Inice kručinkolistá, třešeň křovitá, růže galská aj.

Významné krajinné prvky

V zákoně (zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny) je významný krajinný prvek (VKP) definován jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny. Přispívá k udržení stability krajiny. Významnými krajinnými prvky ze zákona jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 uvedeného zákona orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní porosty, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy.

VKP jsou chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k jejich ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení VKP si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko orgánu ochrany přírody.

V řešeném území se nacházejí následující registrované VKP:

Žatčany:	VKP Plaňany
Moutnice:	VKP Moutnický lesík
Těšany:	VKP Vodní nádrž Těšany

Lokality soustavy Natura 2000

V dotčeném území se nacházejí následující evropsky významné lokality resp. ptačí oblasti:

- Krumvív: PR a EVL CZ0622017 Louky pod Kumstátem
- Klobouky u Brna: EVL CZ0620169 Ochůzky – Nedánov
- Čejč: PR a EVL CZ0623035 Bílý kopec u Čejče, PR a EVL CZ0624116 Čejkovické Špidláky, PO CZ0621026 Hovoransko – Čejkovicko

V katastrálním území Čejče v kontaktu se stávající silnicí II/308, která však v tomto prostoru nedoznává žádných změn se nachází PR a EVL CZ0623035 Bílý kopec u Čejče, v katastru Klobouk jsou to EVL CZ0620169 Ochůzky – Nedánov a v katastru Krumvíře PR a EVL CZ0622017 Louky pod Kumstátem. Rovněž se zde nachází ptačí oblast CZ0621026 Hovoransko – Čejkovicko.

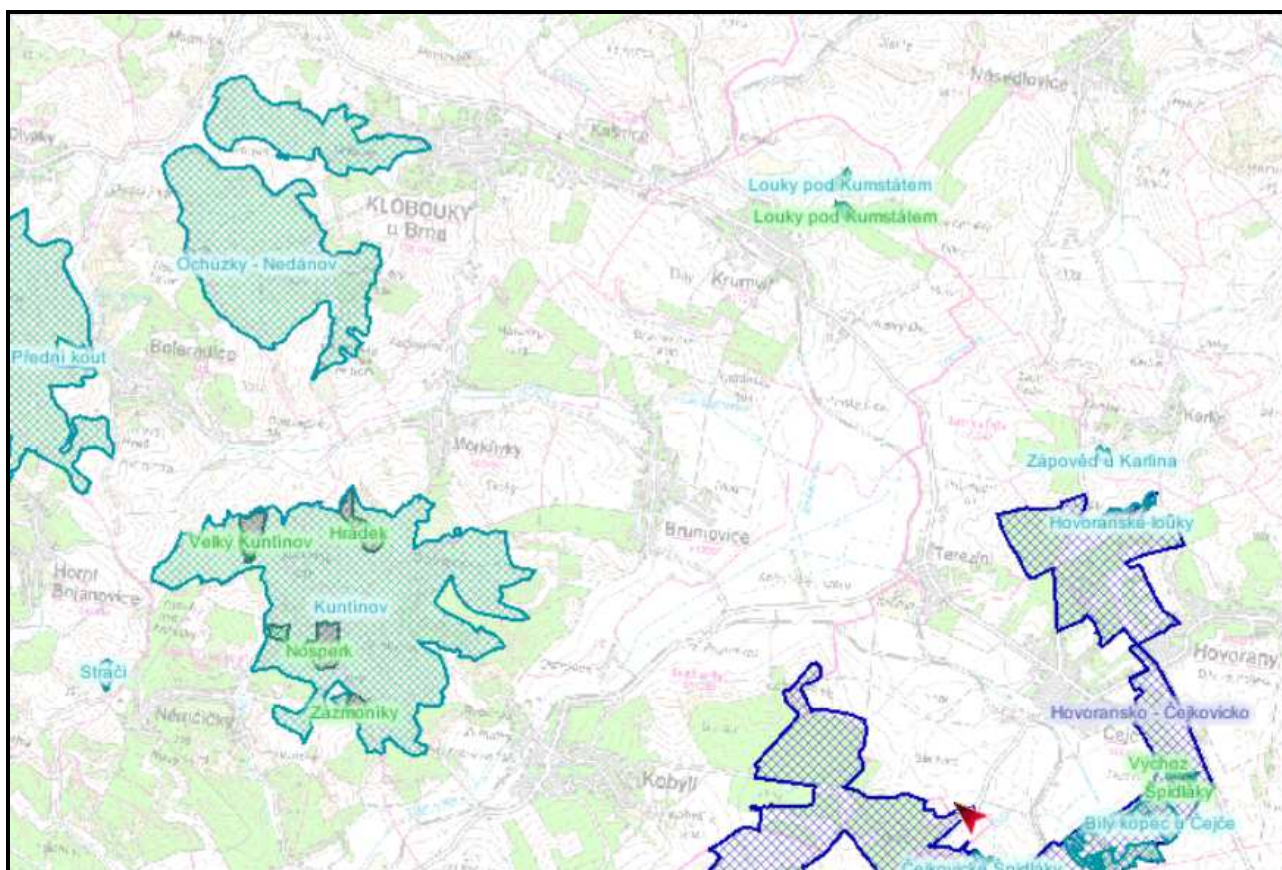
PR a EVL CZ0624116 Čejkovické Špidláky podobně jako PR a EVL CZ0623035 Bílý kopec u Čejče, se kterou se částečně překrývá, byla vyhlášena za účelem ochrany přástevníka kostivalového. Obě EVL resp. PR slouží k ochraně unikátních xerothermních společenstev, které se zachovaly na strmých svazích různých expozic na okrajích Čejčské kotliny. Na stepních stráních a loukách se vyskytuje celá řada vzácných a ohrožených druhů rostlin, mnohé na poslední lokalitě v českých zemích (katran tatarský, kozinec bezlodyžný, kosatec nízký, smetanka pozdní, srpice karbincolistá, lýkovec vonný, třezalka lepá atd.). Na vegetaci je vázána svým výskytem i řada teplomilných druhů hmyzu.

PO CZ0621026 Hovoransko – Čejkovicko, jejímž předmětem ochrany je populace strakapouda jižního, pěníce vlašské, strnada zahradního a jejich biotopy.

V katastru Klobouk u Brna mimo koridor řešené silnice se nachází EVL CZ0620169 Ochůzky – Nedánov, kde jsou předmětem ochrany panonské dubohabřiny, eurosibiřské stepní doubravy, polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnatých podložích.

V katastru Krumvíře, rovněž mimo koridor silnice II/308 byla z důvodů ochrany rostlinných druhů hadince nachového, koniklece velkokvětého vyhlášena lokalita jejich výskytu jako PR a EVL CZ0622017 Louky pod Kumstátem.

Všechny výše zmíněné lokality soustavy NATURA 2000 se nacházejí mimo bezprostřední kontakt s přímo řešeným úsekem silnice II/308 a jeho úpravami nebudou nijak dotčeny. V rámci následné projektové přípravy stavby je třeba si vyžádat vyjádření příslušného orgánu ochrany přírody dle § 45 i zákona č. 14/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, a na jeho základě případně zpracovat Vyhodnocení vlivů na lokality soustavy Natura 2000, zpracované autorizovanou osobou dle příslušného zákona.



Obr. 15 Zvláště chráněná území a lokality soustavy NATURA 2000 v jižní části řešeného koridoru

Územní systém ekologické stability

V zákone č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, je územní systém ekologické stability krajiny definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability. Základními pojmy používanými v souvislosti s ÚSES jsou biocentrum, biokoridor, interakční prvek.

Biocentrum je definováno ve vyhlášce č.. 395/1992 Sb. jako biotop nebo soubor biotopu v krajině, který svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného či pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému.

Biokoridor je definován ve vyhlášce č.. 395/1992 Sb. jako území, které neumožňuje rozhodující části organismu trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentry a tím vytváří z oddělených biocenter sít.

Interakční prvek je krajinný segment, který na lokální úrovni zprostředkovává příznivé působení ostatních ekologicky významných částí ÚSES (biocenter a biokoridoru) na okolní méně stabilní krajinu do větší vzdálenosti. Jde o lokality zabezpečující dílčí, avšak základní funkce organismu. Často plní v krajině i další funkce (protierozní, krajinnotvornou, estetickou).

Podle významu jednotlivých prvků skládajících systém dělíme ÚSES na nadregionální, regionální a lokální.

Biokoridory nadregionálního a regionálního ÚSES propojují lesní komplexy Ždánického lesa a Kloboucka v horních partiích kopcovitého terénu. V místech křížení se silnicí II/380 na území Těšan a Klobouk nemají zřetelnou oporu ve stávající vegetaci. Nadregionální a regionální biokoridory jsou převzaty ze ZÚR JMK a upřesněny dle ÚP obcí.

Biokoridory a biocentra lokálního ÚSES jsou převzaty z ÚAP jednotlivých OPR a dle potřeby upřesněny podle dle ÚP obcí. Vzhledem k rozdílům v předaných podkladech, nepostihuje lokální ÚSES aktuální názor na jeho uspořádání, ale zejména úplnost zvažovaných prvků systému.

Střety s terestrickými větvemi ÚSES budou v jednotlivých případech vyřešeny místní úpravou systému a kompenzačními opatřeními navrženými v další fázi projektové přípravy stavby.

2.9 Hmotný majetek a kulturní památky

Přímo v trase koridoru prověřované silnici v žádné z variant se nenacházejí žádné nemovité kulturní památky, jež by byly evidovány v ústředním seznamu nemovitých kulturních památek. V širším zájmovém území se nacházejí následující nemovité kulturní památky:

Žatčany

46530/7-1101 kostel Nejsvětější Trojice

Moutnice

15588/7-839 kostel sv. Jiljí

Těšany

32050 / 7-8099 kostel sv. Barnabáše střed obce

27071 / 7-1030 krucifix v obci

16952 / 7-1029 socha sv. Dominika u staré kovárny

37440 / 7-1028 socha sv. Gottharda náves

10561 / 7-8620 pomník T. G. Masaryka na parkově upraveném prostranství

17567 / 7-1027 čp.28 zámek v jádru obce

28260 / 7-1031 čp.33 kovárna v centru obce

Borkovany

33766 / 7-1144 kostel Nanebevzetí P. Marie

18680 / 7-1145 hřbitov, z toho jen: brána evang. hřbitova

Klobouky u Brna

11282 / 7-8685 kostel evangelický Brněnská

37964 / 7-1304 kostel sv. Vavřince nám. Míru

41271 / 7-1305 kaple sv. Barbory

30291 / 7-1307 boží muka U Boží muky

95086 / 7-1306 sv. Jana Nepomuckého
50335 / 7-8880 větrný mlýn trať U Vetřáku
44968 / 7-1303 čp.169 zámek nám. Míru

Kašnice

Evidované památkové objekty se v k.ú. nenacházejí

Krumvř

23973 / 7-1315 kostel sv. Bartoloměje
35290 / 7-1316 kaple sv. Cyrila a Metoděje

Terezín

Evidované památkové objekty se v k.ú. nenacházejí

Čejč

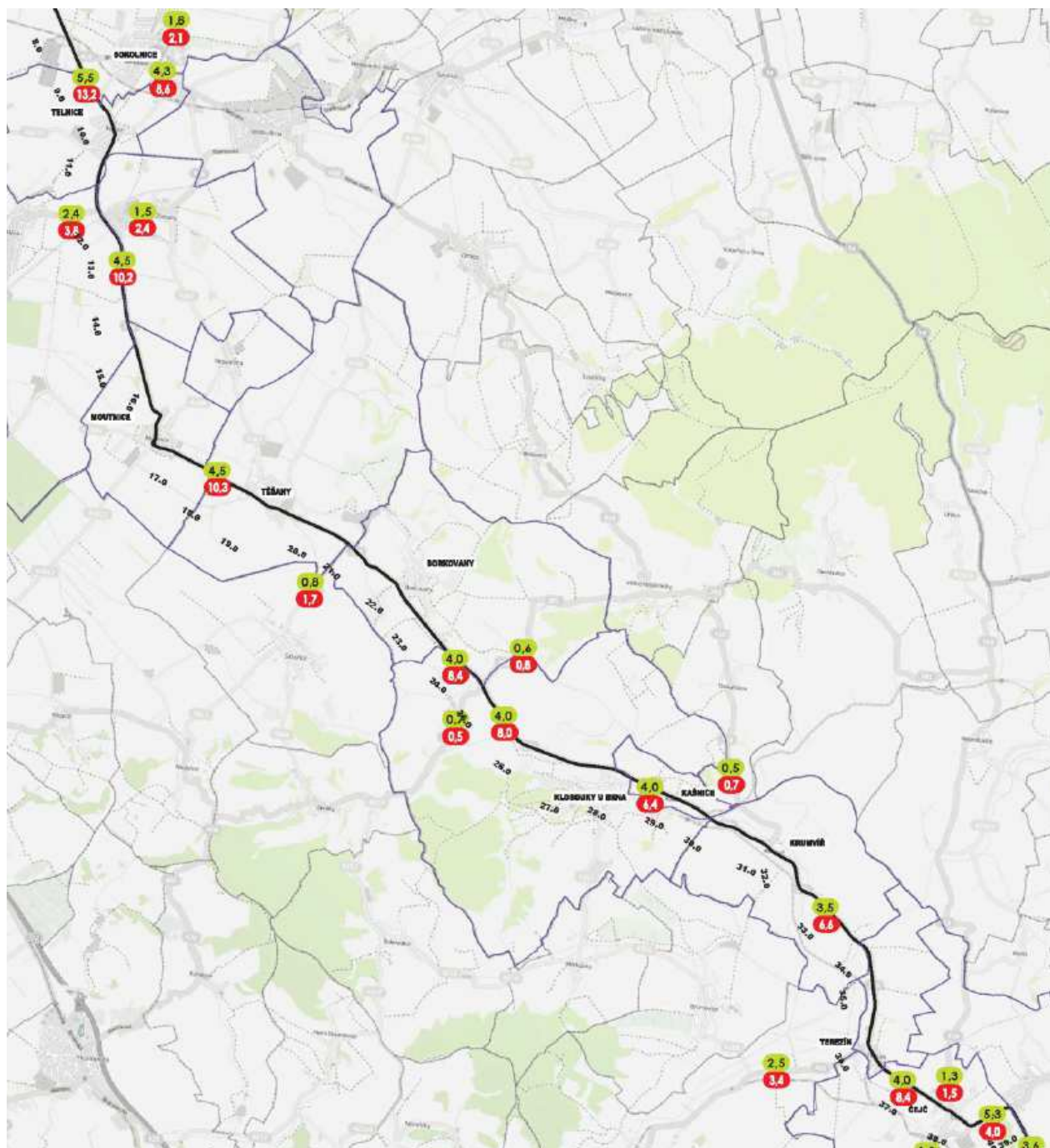
45818 / 7-2185 kostel sv. Vendelína
36039 / 7-2186 socha sv. Kajetána předzahrádka při čp. 99, ul. Nádražní
21788 / 7-2187 architektonizované sochař. dílo - náhrobek Bedřicha Clausewitze park

Zájmové území patří mezi území s archeologickými zájmy, při terénních úpravách je nutno postupovat v souladu s platnou legislativou.

2.10 Dopravní a technická infrastruktura

Hodnocený záměr zahrnuje pouze automobilovou dopravu vedenou po nové trase silnice. Pro srovnání příspěvků budoucího stavu se stávajícím stavem byl modelově hodnocen stávající stav a stav po realizaci záměru, přičemž výpočtovým rokem byl rok 2030.

Je nutné poznamenat, že samotný záměr nevyvolává změnu intenzity dopravy na dotčených komunikacích. Použité hodnoty pro výpočtový rok 2030 jsou dány pouze předpokládanou změnou intenzit dopravy na pozemních komunikacích, ke kterým by došlo nezávisle na realizaci překládaného záměru. Intenzity ve sledovaném koridoru byly pro stávající stav převzaty ze sčítání intenzit dopravy v roce 2010 (ŘSD ČR) a pro výhledový rok 2030 byly získány z modelu silniční dopravy pro výhledovou síť Jihomoravského kraje (jsou uvedeny hodnoty tzv. Optimální varianty dopravní sítě dle modelu silniční dopravy pro výhledovou síť JMK III. Etapa – HBH Projekt spol. s. r.o. 03/2009 – Obr. 2)



Obr. 16 Vstupní hodnoty intenzit dopravy pro výpočtové modely

Na základě uvedených údajů lze vyvodit následující závěr. Úsek Telnice – Čejč je velmi rovnoměrně dopravně zatížený a intenzity dosahují hodnot předpokládající silnice II. třídy s řešením lokálních problémů na trase. Naopak úsek (Žatčany - Telnice – Sokolnice) - Brno je zcela odlišný. Jednak se v této oblasti spojuje více spádových komunikací (II/418, II/416) s centrálním vztahem k městu Brnu a jednak je zde patrný silný vliv suburbanizace. Rovněž zvyšování intenzit dopravy lze očekávat rychlejší než v části za Telnici směrem na Hodonín. Zde výhledové intenzity řešení směřují k hledání radikálnějšího dopravního řešení, a to mimo stávající dopravní stopy přes zastavěná území. Původní koncepce sil. I/51 směřovala dopravní zátěž z těchto tří dopravních stop (dnes sil. II. třídy 416, 418 a 380) přes původní státní silnici na dálnici D2 – MÚK Blučina a dále do Brna s podstatným úbytkem v současném radiálním směru. Dnešní koncepce naopak preferuje radiální směr tahu Hodonín – Brno (původní I/51 dnešní II/380).

Limity technické infrastruktury v oblastech předpokládaných přeložek silnice II/380 jsou zejména svazky vedení VVN do Sokolnické rozvodny, které výrazně omezí možnosti komplexního řešení přeložek v oblasti

Telnice – Sokolnice – Újezd u Brna a ochranné pásmo ropovodu Družba v oblasti Moutnice – Těšany a Čejč.

Oblast mezi Telnicí a Žatčany bude z důvodů složitosti problematiky převedení vedení VVN a potřeby koordinovaného a komplexního řešení přeložek souvisejících komunikací řešena samostatnou studií.

2.11 Praviděpodobný vývoj životního prostředí v území bez provedení koncepce

Charakteristiky vývoje podél řešeného úseku silnice II/308

- Potvrzuje se růst obcí v suburbánním území města současně s poklesem počtu obyvatel ve městě Brně.
- V obcích řešeného území převažují především rezidenční funkce a zemědělská výroba.
- Významný rozvoj funkcí výroby skladování se bude i v dalším období soustředit podél koridorů dálnice a silničních tahů celostátního významu.
- Obecně převažují vztahy obcí k městu Brnu a místním subcentrům, s významným soustředěním pracovních příležitostí ale i obchodu a služeb.
- Dále bude převažovat záporné saldo pohybu za prací u většiny obcí, protože rozvoj zaměstnanosti lze očekávat především v sektoru tržních služeb (sektoru služeb vůbec), který se bude rozvíjet především v Brně a regionálních subcentrech (Kyjov, Hodonín).

Z charakteristik lze odvodit následující tendence vývoje

- Posilování rezidenčních funkcí venkovských sídel v suburbánní zóně – zvýšení počtu obyvatel a přesunu některých služeb, a v menší míře posílení výroby.
- Naroste intenzita vztahů k jádru brněnské aglomerace zejména do oblastí soustředěných pracovních aktivit, zejména terciární sféry.
- Posílí se zájem o využívání krajiny pro rekreaci zejména v lesním a lesopolním typu krajiny Ždánického lesa a v zemědělské krajině vinařských oblastí jižní Moravy.
- Budou stabilizovány tangenciální koridory nadřazených systému technické infrastruktury.

Problémové okruhy, střety a rizika

Problémové okruhy lze vymezit v zásadě z následujících hledisek:

- a) Severní část zájmového území je významně exponovaná existencí nadřazených systémů dopravní a technické infrastruktury, přičemž kapacita dopravních systémů musí být nezbytně doplněna ve IV multimodálním koridoru – Berlín - Praha – Brno - Vídeň – Budapešť - Istanbul (vysokorychlostní trať, rozšíření D1, posílení tangenciálních vztahů východ - jih). Záměry související s řešením této problematiky vyvolají řadu střetů při vložení odpovídajících tras do území.
- b) Současný vývoj v jádru aglomerace a suburbánní zóně má negativní vliv na kvalitu prostředí vlastního území vyvolaný zvýšenou intenzitou vztahů mezi obcemi navzájem, ale v daleko větší míře hybností obyvatel vyvolanou zejména vztahy mezi bydlištěm a pracovištěm, které se realizují po tazích silnic krajského, oblastního či místního významu, které však v současnosti procházejí zastavěným územím obcí.
- c) Střety navrhovaného dopravního řešení s ostatní technickou infrastrukturou energetickým vedením VVN a VN, s ústředním uzlovým bodem v rozvodně Sokolnice.

3. CHARAKTERISTIKY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V OBLASTECH, KTERÉ BY MOHLY BÝT PŘEVEDENÍM KONCEPCE VÝZNAMNĚ ZASAŽENY

Podrobná analýza stavu životního prostředí je uvedena v kapitole 2. Charakteristika problémů a jevů životního prostředí v řešeném území se zvláštním významem vzhledem k předkládané změně územního plánu je uvedena v následující kapitole 4. Níže uvádíme charakteristiky životního prostředí a veřejného zdraví v rámci funkčního využití a krajinných hodnot urbanizovaného a neurbanizovaného území. Významné hodnoty území souvisí s estetickými kvalitami území, které je možno posuzovat ze dvou hledisek - z pohledu území se zvlášť vysokou estetickou hodnotou, tedy se zvlášť dochovaným krajinným rázem, a z pohledu urbanizovaného území sídel, které souvisí s významnými kompozičními hodnotami.

3.1 Urbanizované území

Urbanizované území tvoří plochy zastavěné a určené k zastavění. Většina sídel v území byla založena v nižších polohách nebo na úpatí hřbetů, ale vždy jsou citlivě usazena v krajině, zástavba nedosahuje na horizont, rozšiřuje se do nižších poloh. Významnou roli sehrávají v území dominanty, které jsou zároveň orientačními body v krajině.

Silnice II/380 nabízí jedinečnou příležitost vnímat krajinu jižní Moravy v její celistvosti. Z rovinného úseku mezi Telnicí a Moutnicemi je pohled do rovinaté krajiny Dyjsko-svrateckého úvalu směrem k Pálavě, v jehož zorném úhlu nejsou žádná sídla. Z kopcovitého úseku po výběžcích Ždánického lesa se otvírá výhled na Brněnsko, lemované Svrateckou pahorkatinou a Drahanskou vrchovinou, a opačným směrem do Pomoraví a na Bílé Karpaty.

Kulturní hodnoty krajiny jsou v jejím historickém dědictví. Na Brněnsku to je krajinná památková zóna Slavkovského bojiště zahrnující obce Telnice, Sokolnice, Újezd u Brna a Žatčany.

Kulturní hodnotu představují rovněž výrazné etnografické regiony Hanácké Slovácko s podoblastí Klobouckou a etnografický region Kyjovsko. Do Hanáckého Slovácka je zasazeno stěžejní dílo venkovského dramatu Maryša, v centru Těšan stojí rekonstruovaná historická kovárna.

Krajinné hodnoty a kulturní tradice se spojují ve vinařských oblastech. Do řešeného území zasahují vinařské oblasti Brněnská, Velkopavlovická a Mutěnická.

Aktuální návrh na uspořádání silniční sítě v JV sektoru Brna zakotvený v ZÚR JMK a ÚP města Brna přispěje k posílení aglomeračních vztahů JV oblastí kraje k Brnu. Silnice II/380 se v souvislosti s rozvojem průmyslové zóny na Černovické terase a potenciálem rozvojových ploch v zóně mezinárodního letiště Tuřany stane páteří komunikací nového, progresivního směru urbanizace. Bude významnou radiálou přivádějící (odklánějící) dopravu z jihovýchodního sektoru brněnské aglomerace na kapacitní tangenciální a okružní systémy na obvodu Brna (VMO, D1, JV tangenta). V opačném směru je třeba vnímat mezinárodní význam silnice II/380, neboť na slovenské straně pokračuje jako silnice I. třídy směrem na Holíč, Senicu a Trnavu.

Potvrzení významu silnice II/380 a její případné převedení zpět mezi silnice I. třídy bude podporovat rozvoj specifické oblasti nadmístního významu Hovoransko, kterou vymezily ZÚR JMK právě z důvodu výrazného socioekonomického oslabení obcí v jihovýchodním sektoru kraje. Širší dopravní vazby silnice II/380, zejména v kontextu napojení na silniční a dálniční síť v oblasti Brna, potvrzují potřebu stabilizovat koridor v parametrech, které umožní zpětné převedení II/380 mezi silnice I. třídy.

Historický vývoj území

Převážná část zájmového území se nachází v nižších úrodných polohách, které jsou přetvořené člověkem, intenzivní zemědělskou výrobou a zčásti také budováním průmyslových areálů. Pouze ve střední části řešeného úseku na úpatí Ždánického lesa si krajina ve vyšších polohách, které jsou většinou lesnaté, zachovala svůj původní krajinný ráz. Převážná většina řešeného území je kulturní krajinou s převážně zemědělským využitím, velkými bloky orné půdy v rovinném území a sady a vinicemi na příznivě orientovaných svazích. V území se nachází malé zastoupení mimolesní zeleně.

Velmi úrodná půda, zavlažovaná Litavou, Trkmankou a dalšími toky, vytvořila předpoklad pro zajištění obživy a osídlení území. Obyvatelé zde byli již v pravěku, o tom svědčí řada archeologických nálezů. Osídlováno bylo okolí vodních toků, ve vyvýšených částech vznikala hradiště. V místě starých sídlišť vznikaly osady, první z nich již v 11. století. Území bylo zalidněno hustě, do 15. stol. bylo v území více osad, část během válek zanikla. Některé obce byly sídlem panství nebo statků (Klobouky).

Původní obyvatelstvo bylo slovanské, od 13. století se zde usazovali Němci, kteří sem byli vysazováni duchovní vrchností (kláštery). Němci původně žili v samostatných osadách, později i v českých, po 30-ti leté válce došlo k poněmčení.

Lidé se živili převážně rolnictvím. Značná část území je tvořena úrodnými říčními a potočními úvaly, nacházejícími se v nadmořské výšce 200 – 300 m n.m. Zde se dodnes rozvíjí zemědělství. Kromě toho se lidé živili také sadařstvím, vinařstvím, v území byly dříve také chmelnice. Rozvíjela se řemesla, potřebná pro domácnost a hospodářství, která dala základ výrobě, i když ta byla v tomto území v dřívějších dobách zanedbatelná, hlavní část průmyslu se koncentrovala v Brně a místních subcentrech (Hodonín, Kyjov), velkou roli v jeho rozvoji sehrála železnice z Brna do Břeclavi, postavená v polovině 19. století.

Obsluha území je zajišťována cestami. Zájmovým území od pradávna procházely obchodní stezky, podmíněné geomorfologickým utvářením území. Touto částí území prochází hlavní dopravní tahy silniční a později i železniční od severu na jih ve směru Brno – Břeclav.

S rostoucí ekonomickou základnou rostl počet obyvatel, budovala se vybavenost, pohybu obyvatel sídel v území za prací odpovídala síť komunikací.

Tímto vývojem byla determinována současná sídelní struktura. V období předcházející společensko ekonomické formace byl vytvořen systém osídlení založený na rozdělení sídel do několika skupin (střediskových, nestřediskových, ostatních) a programově byl podle této hierarchie realizován rozvoj (nebo i útlum) bydlení, vybavenosti a výroby. Tento systém spádovosti za vybaveností a prací byl v podstatě zachován do současnosti. V Kloboučích, Čejči, Hodoníně, Kyjově a Hustopečích je vyšší občanská vybavenost, projevuje se ale i silná spádovost do Brna – je možno říci, že pro území je přímo charakteristická dojíždka za prací.

Urbanistická struktura sídel

Zástavba vytvářela náves nebo probíhala ve dvou řadách podél potoka. Tyto historické části dnes tvoří většinou centrum obcí. Další domy na tuto zástavbu navazovaly nebo výstavba probíhala vně obce. Původní domy byly dřevěné, později zděné. Tradičním stavebním materiálem byly převážně cihly, původně nepálené, kámen. Stavby byly přízemní omítnuté, bílené, střechy doškové, později z pálené krytiny, dole měly tzv. obrovňáky, většinou modré. Zástavba statků byla ve středu obce, na okrajích byly chalupy nebo domky. Objekty statků a zemědělských usedlostí byly stavěny těsně vedle sebe a byly členěny na obytnou část a část hospodářských traktů a zázemí zahrad a sadů, spojených přes humna s polnostmi. Stodoly často vytvářely spojené řady. Obytná část objektů byla orientována okapy do ulice. Část zástavby v centrech obcí se zachovala, postupně mizela žudra a zelinářské zahrádky před domy.

Zástavba původně venkovská byla v minulém století doplňována rodinnými domy městského charakteru často se dvěma podlažními s plochou střechou, řadovými (s charakteristickou úzkou šířkou parcely pro jeden dům a použitím typového RD pro všechny domky v jedné i více skupinách) dvojdomky nebo volně stojícími.

V současnosti probíhá výstavba vilového charakteru s poměrně velkými objekty na malých pozemcích s nevhodným tvaroslovím, které měřítkem, členěním a detaily nerespektují původní zástavbu a často narušující charakter obce.

Urbanistická struktura center městských sídel odpovídá analogicky sídlům venkovským, domy v centrální části jsou přestavovány na vícepodlažní, částečně jsou využívány pro občanskou vybavenost a získávají městský charakter, pozdější zástavba je tvořena volně stojícími bytovými domy vytvářejícími tzv. sídliště. S rozvíjející se výrobou vznikají výrobní areály soustředěné často do výrobních lokalit

Funkční struktura území - výroba a pracovní aktivity

Převážná část řešeného území je v současné době volná, nezastavěná a slouží prioritně zemědělské rostlinné produkci. Plochy pracovních aktivit jsou v současnosti představovány funkcí výroby, skladování a logistiky, které se nacházejí sporadicky v jednotlivých sídlech. Centry soustředění pracovních aktivit jsou zejména Klobouky a Čejč.

3.2 Zóny neurbanizované

Neurbanizované území tvoří ostatní nezastavěné pozemky, které nejsou určeny k zastavění. Charakter krajiny se odvíjí v první řadě od trvalých ekologických podmínek a ekosystémových režimů krajiny, tedy

základních přírodních vlastností dané krajiny. V těchto rámcích je krajinný ráz dotvářen (krajiny přírodní) až vytvářen (krajiny antropicky přeměněné) lidskou činností a životem lidí v nich. Krajinný ráz je utvářen souborem typických přírodních a člověkem vytvářených znaků, které jsou lidmi vnímány a určitý prostor pro ně identifikují. Typické znaky krajinného rázu tedy vytvářejí obraz dané krajiny. Různé kombinace typických znaků vytvářejí různé typy krajinného rázu.

Nadřazené krajinářské celky a typy krajinného rázu v zájmovém území

Krajinná oblast regionálního významu se shodným krajinným typem „G17.2.1 - polní, pravěké sídelní krajiny pannonica Slavkovska a Vyškovska“ zasahuje do území obcí: Sokolnice, Újezd u Brna, Telnice, Žatčany, Měnín, Nesvačilka, Moutnice, Těšany.

Základní cílová charakteristika

Jedná se o mezotyp, který je nejrozšířenějším v JMK (46,69% území). Je soustředěn především v téměř celém okrese Břeclav a z poloviny i v okrese Znojmo, Hodonín a Vyškov. Představuje nejúrodnější zemědělské oblasti celé ČR. Pro tento typ oblasti je typické mírně znečištěné ovzduší, areály vinných sklepů s typickou architekturou, nejúrodnější zemědělské půdy v rámci celé ČR, mimořádné klimatické podmínky pro pěstování teplomilných kultur včetně vinné révy a chov ryb, pomístní přítomnost geotermálních a minerálních pramenů, rozvinuté a úspěšné zemědělské podniky, relativně vysoký technický i prostorový standart vesnického bydlení, nízká možnost povodní a sesuvů půdy.

Požadavky na uspořádání a využití území, úkoly pro územní plánování

- Vytvářet územní podmínky pro podporu a rozvoj zemědělské výroby založené na intenzivní a ekologicky šetrné rostlinné výrobě se zaměřením na obilniny, kukuřic a ostatní teplomilné plodiny.
- Vytvářet územní podmínky pro dochování rázovitosti krajiny v oblastech s lokalitami mezinárodního významu, ke kterým se váže turistický ruch (Slavkovské bojiště).

Krajinná oblast regionálního významu se shodným krajinným typem „I 17.2.1 - polní, pravěké sídelní krajiny pannonica na Kyjovsku a Hustopečsku“ zasahuje do území obcí: Sokolnice, Újezd u Brna, Telnice, Žatčany, Měnín, Nesvačilka, Moutnice, Těšany.

Základní cílová charakteristika

Jedná se o mezotyp, který je nejrozšířenějším v JMK (46,69% území). Je soustředěn především v téměř celém okrese Břeclav a z poloviny i v okrese Znojmo, Hodonín a Vyškov. Představuje nejúrodnější zemědělské oblasti celé ČR. Pro tento typ oblasti je typické mírně znečištěné ovzduší, areály vinných sklepů s typickou architekturou, nejúrodnější zemědělské půdy v rámci celé ČR, mimořádné klimatické podmínky pro pěstování teplomilných kultur včetně vinné révy a chov ryb, pomístní přítomnost geotermálních a minerálních pramenů, rozvinuté a úspěšné zemědělské podniky, relativně vysoký technický i prostorový standart vesnického bydlení, nízká možnost povodní a sesuvů půdy.

Požadavky na uspořádání a využití území, úkoly pro územní plánování

- Vytvářet územní podmínky pro podporu a rozvoj zemědělské výroby založené na intenzivní a ekologicky šetrné rostlinné výrobě se zaměřením na obilniny, kukuřici a ostatní teplomilné plodiny.
- Vytvářet územní podmínky pro dochování rázovitosti krajiny s kulturními tradicemi a charakteristickou strukturou osídlení.
- Vytvářet územní podmínky pro zachování a doplnění nelesní rozptýlené zeleně v intenzivně obhospodařované zemědělské krajině.

V řešeném území se nacházejí následující oblasti krajinného rázu:

Slavkovsko

Území v severní části řešené oblasti tvořené pahorkatinou. Oblast je z části v zázemí Brna a z části již jako samostatný region. V podstatě se jedná několik pahorkatin. Slavkovsko je dlouhodobě zemědělský kraj s téměř úplně bezlesou krajinou.

Severní hranici tvoří dálnice D1. Na Slavkovsku se vyskytují vinice pouze na nejhodněji orientovaných lokalitách. Jižní hranice s Kyjovskem je vyznačena zvýšeným výskytem vinic. Hranice se Žďánickem

začíná v blízkosti lesní krajiny v úbočích svahů. Sokolnice a Telnice vytvářejí hranici s Rajhradskem, kde se údolí Litavy otevírá do široké nivy. Slavkovsko je typické spíše drobnými toky s úzkými nivami.

Geologicky je oblast tvořena čtvrtohorními sedimenty spraší nebo slepenci. Jižní část s přechodem ke Žďánicku potom flyšem. Osu oblasti tvoří málo výrazná říčka Litava, okolo které se z jihu a severu postupně nevýrazně svažují pahorkatiny. Prolíná se několik bioregionů. Na západě a na jihu v částech Žďánicko-Litenčický. Z části zde ještě má vliv i Brněnský bioregion.

Největší část, v nivě Litavy, zastupuje Hustopečský bioregion. Biota je v něm již panonská a silně ovlivněná Karpaty. Krajina je pestrá, biochor je větší množství, právě díky tomu, že se prolíná více vlivů několika bioregionů. (Culek, 1996) Přesto kvůli dlouhodobému intenzivnímu využívání se tyto původně velké rozdíly do značné míry setřely a převládá tak zemědělský ráz krajiny. Více než polovina oblasti je tvořena černozeměmi, vyskytují se i jílovité pelozemě. Klima je teplé ve druhém vegetačním stupni, v nivě Litavy i v prvním. Okraje oblasti u Litenčické pahorkatiny přecházejí do třetího stupně. Po geomorfologické, stejně jako biogeografické stránce se zde prolíná několik celků.

Přírodní parky nejsou vyhlášeny. Z části zasahuje polně-lesní Žďánický les.

Krajina byla osídlena již ve starověku. Obce jsou u Litavy hlavně lánové, na pahorkatinách potom návěsní. Osídlení je husté. Časté jsou sady. Centrem oblasti je Slavkov u Brna.

Památek duchovní kultury je velké množství, jsou to hlavně kostely z nejrůznějších dob. Gotický kostel je v Žatčanech, barokní v Nové Hvězdici a v Letonicích, klasicistní ve Slavkově, Bučovicích a v Bohdalicích, historizující ve Vážanech a v Telnici. V Křenovicích je i klášterní kostel. V oblasti byla významná židovská komunita ve Slavkově a v Bučovicích (a v Rousínově). Oblastí prochází silnice I. třídy číslo 50 do Uherského Hradiště a 54 do Kyjova s dopravním vytížením 16 tisíc a 6 tisíc aut denně.

Městská památková zóna je vyhlášena ve Slavkově u Brna. Západní polovina oblasti je poznamenána ještě historickou událostí – Bitvou u Slavkova z roku 1805. Armáda Francouzského císařství v čele s císařem Napoleonem Bonapartem zde drtivě porazila vojsko spojenců (tzv. III. koalice), jimiž byly Rusko v čele s carem Alexandrem I. a M. I. Kutuzovem a Rakousko pod vrchním velením císaře Františka I. Je to jedna z nejznámějších bitev, které proběhly na území Moravy.

Typický je reliéf pahorkatiny nevýrazně se svažující k Litavě západním směrem, minimální podíl luk a lesů, převaha orné půdy ve velkých scelených honech, technicky upravená koryta Litavy a jejich přítoků postrádají doprovodné břehové porosty.

V jižní části oblasti chráněné stepní stráně a výskyt teplomilné vegetace, početná jsou stromořadí a aleje a solitérní stromy. Osídlení koncentrované k Litavě, plynulý přechod obcí do krajiny přes sady. Dominantami obcí jsou četné kostely.

Žďánicko

Zachovalá a téměř neosídlená vrchovina je velkou enklávou lesní krajiny v jinak zemědělské jižní Moravě. Oblast má charakter hřbetu s několika prostupnými cestami.

Tato oblast byla vymezena na jižní hranici spolu s hranicí rozšíření lesa. Svahy Dambořické vrchoviny klesá dále k Hustopečsku a na jižních exponovaných stanovištích jsou vhodné polohy pro rozsáhlé vinice, které již spadají do oblasti krajinného rázu Hustopečska a Kyjovska. Žďánicko je definováno jako teplá lesní krajina.

Vyvýšenina je tvořena měkkým flyšem. Představuje nejzápadnější výběžek Karpatských vyvýšenin na Moravě. Půdy jsou poměrně vápnité vlivem vápnitých flyšů. Vápence se ale nevyskytují. Žďánicko je i přes minimální osídlení do značné míry kulturní krajina a lesy jsou obhospodařovány. Nejvyšším vrchem je U Slepice (438 m. n. m.). v lesích rostou zejména duby, buky na vrcholech nebo habry. Akátu je málo. Jehličnany se v této oblasti přirozeně nevyskytují. Klima je středně teplé a ve třetím vegetačním stupni. Jižní část oblasti pak získává teplejší charakter druhého stupně spolu s orientací svahů k jihu. Skály se prakticky nevyskytují, místy jsou zde ale sesuvy. Vodními toky jsou drobné potoky stékající z vyšších poloh všemi směry. Západní polovina oblasti má půdy vápnitější a vyvinuly se zde pararendziny, čili neúplné rendziny s mocnějšími horizonty, a na západní polovině oblasti pelozemě, které mají větší obsah jílu. Krajina je celkově poměrně monotónní, počet biochor je malý i proto, že krajina není zpestřována většími toky. Jejich přírodní hodnota je přesto velká.

Celá oblast Žďánicka je vyhlášena přírodním parkem. Národní přírodní památkou jsou Malhotky, které chrání velkou biodiverzitu teplých lesů, ekotonů a stepních trávníků. Roste zde více než 300 druhů cévnatých rostlin.

Oblast byla překvapivě osídlena již ve starověku. Dnešní centra osídlení se ve Žďánicku nevyskytují, ale vznikl zde mohutný věnec obcí na úpatí lesa, což souvisí s tím, že les byl odedávna využíván jako zdroj dřeva.

Největším městem jsou Žďánice, které vznikly ke konci 13. století a městem se staly až v roce 1990. Menší vesnice mají zejména ortogonální návěsní vidlicový charakter. Oblastí prochází silnice I. třídy ze Slavkova do Kyjova, vytížení je asi 6 tisíc aut denně. Památkové zóny nejsou vyhlášeny. Národní kulturní památky nejsou vyhlášeny.

Reliéf flyšové vrchoviny s téměř nevýrazným hřbetem ve středu oblasti. Potoky stékající pryč z oblasti do všech směrů. Převaha původní druhové skladby lesa, velké množství lesních mýtin pravoúhlého tvaru, lesy mají hospodářský charakter.

Hustopečsko

Centrální část Hustopečského bioregionu je lokalizována na měkkém flyši vnějších částí Karpat. Oblast je typická vyšším podílem lesa, vinicemi a velkým množstvím terasovaných svahů.

Kyjovsko a Hustopečsko má velmi mnoho společných rysů, které od sebe odlišují jiné oblasti krajinného rázu. Nicméně rozdíl existují. Hustopečsko je členitější pahorkatina s již zmíněným vyšším podílem lesa. Geologické podloží je také odlišné od Kyjovska, i když obě oblasti mají velmi úrodné půdy. Hustopečsko je vymezeno zejména na flyši, který je společný se Žďánickem. Flyš je však v nižší nadmořské výšce a lesů je menší množství. Hranici se Žďánickem tvoří hranice souvislého lesa.

Klima Hustopečska je velmi teplé, z části suché. Severní třetina v blízkosti Žďánicka je pouze teplá a přibližuje se klimaticky Žďánickému lesu.

Nadmořská výška se pohybuje od 200 do 400 m n. m., nejčastěji okolo 250 m n. m. Z hlediska krajinného rázu se jedná o zemědělskou krajinu s lesně-zemědělským jádrem Boleradické vrchoviny (Předního koutu). Biota je teplomilná. Lesy se skládají hlavně z dubů (více než 50%), akátu, cenných dřevin a příměsí habru. Půdy jsou velmi živné, vápnité nebo častěji dusíkaté (t.ř. D), tvoří pestrou směsici černozemí, pelozemí nebo výjimečně hnědozemí. (Culek, 2010) Asi polovina oblasti spadá do prvního vegetačního stupně. Vyšší polohy Boleradické vrchoviny a u Žďánicka jsou ve druhém stupni. Krajina je velice pestrá, počet biochor je vysoký. Přírodní parky nejsou vyhlášeny. Malým kouskem zasahuje Žďánický les. Národní přírodní rezervace je jedna – Pouzdřanská step - Kolby, kde se chrání unikátní stepní společenstva.

Obce v Hustopečsku jsou převážně neortogonální návěsní. Center oblasti je několik, nejvýznamnější jsou Hustopeče. Obec vznikla ve 13. století, ale osídlení je doloženo již z předholocénní doby. Městem se staly v roce 1572. Město bylo ve vlastnictví řady významných šlechtických rodů, např. Lichtenštejnů. Také je významným centrem vinařství. Dalším důležitým centrem jsou Klobouky u Brna. Vzniky na začátku 13. století.

Jižní část obcí je spíše v polích a v krajině, která již jasně spadá do Hustopečska, ale severní část je zase zasazena do blízkosti lesa, tyto obce patří z části do každé oblasti. Hustopečsko a částečně i Kyjovsko jsou jádrovou oblastí Hornácka. Religiozita je v oblasti nadprůměrně vysoká v rámci kraje, zejména v obcích okolo Žďánic.

Křesťanské památky jsou spíše nevýrazné, vynikají gotický kostel v Kurdějově a novodobý kostel v Hustopečích. Je zde dále několik barokních kostelů.

Památkové zóny nejsou vyhlášeny. Národní kulturní památky nejsou vyhlášeny.

Reliéf pahorkatiny postupně se snižující k jihozápadu, přirozená druhová skladba lesů a jejich vyšší podíl oproti sousedním oblastem, velké množství sadů, lad a luk.

Naprostá dominance využití půdy pro vinice, velké množství druhově bohatých ekotonů, rozsáhlá vodní eroze na polích v severní polovině oblasti. Velký počet kostelů tvořících dominanty obcí, velké bloky polí. Místní dominantou je i větrný mlýn v Kloboukách u Brna. Plynulejší přechody ze sídel do krajiny přes drobnou hospodářskou drážbu a sady. Gradace reliéfu k Boleradické vrchovině.

4. SOUČASNÉ PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, KTERÉ JSOU VÝZNAMNÉ PRO KONCEPCI, ZEJMÉNA VZTAHUJÍCÍ SE K OBLASTEM SE ZVLÁŠTNÍM VÝZNAMEM PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V oblastech předpokládaných přeložek silnice II/380 se nacházení nejvyšší bonitní třídy ZPF. (1.a 2. třída ochrany). Lze tedy předpokládat, že kvalita zabíraného ZPF nebude mít podstatný vliv na volbu variant. Při posuzování záborů ZPF bude rozhodovat velikost záboru, investice do půdy a dotčení již provedených pozemkových úprav.

Na území Moutnic e a Těšan zasahuje prověřovaný koridor do pásma ochrany léčivých vod 2. stupně.

Stanovené záplavové území mají vodoteče Říčka (k.ú. Telnice), Litava (k.ú. Žatčany), Spálený potok (k.ú. Krumvíř) a Trkmanka (k.ú. Krumvíř, k.ú. Terezín), které křížují silnici II/380. Rozlivy Q_{100} nepřesahují niveletu vozovky vyjma Trkmanku, která zaplavuje vozovku v délce cca 80 m.

Ve východní části katastru Čejče zasahuje prověřovaný koridor do poddolovaného území.

4.1 Ochrana přírody a krajiny a NATURA 2000

Územní studie nenavrhuje změny funkčního využití ploch v oblastech, které jsou součástí chráněných lokalit soustavy NATURA 2000 ani v územích pod zvláštní územní ochranou dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

4.2 ÚSES

Realizace liniové stavby představuje často bezprostřední zásah resp. kontakt s existujícími nebo navrženými prvky ÚSES resp. interakčními prvky. Na základě charakteru a významnosti existujících resp. navržených prvků ÚSES a interakčních prvků a návrhu technického řešení trasy lze následně specifikovat i významnost vlivu. V případě křížení komunikací a vodních toků s funkcí biokoridorů v hydrických řadách je nezbytné respektovat zásady, které by minimalizovaly negativní vlivy spojené s přerušením funkce biokoridorů. Hlavním smyslem vyhodnocení vlivů vedení komunikace na ÚSES je posouzení technického řešení mostních těles navrhované komunikace z hlediska zajištění průchodnosti míst křížení vodních toků a silnic pro většinu živočichů. Toto posouzení je možné na úrovni EIA v okamžiku, kdy je již známo konkrétní technické řešení navrhované komunikace. Na úrovni územně plánovacího podkladu, tj. na úrovni SEA, lze vyhodnotit rozsah územních středů navrhovaného koridoru s již existujícími resp. navrhovanými prvky ÚSES a navrhnout opatření pro zamezení snížení funkčnosti územního systému ekologické stability (viz kapitola 7.8.).

ZÚR JMK vymezují plochy (biocentra) a koridory (biokoridory) nadregionálního a regionálního územního systému ekologické stability krajiny (dále ÚSES). Přes koridor silnice II/380 přecházejí:

- Nadregionální biokoridor **NRBK06**,
- regionální biokoridor **RBK084**

Šířka koridoru: biokoridory vymezeny koridorem šíře 400 m, jehož osa určuje směr propojení; v případě nadregionálních biokoridorů určených pro vodní společenstva je biokoridorem (a současně i biocentrem) vodní tok či vodní plocha v celé šíři mezi břehovými čárami.

Nadregionální biokoridor NRBK06

- ORP Obec
- HUSTOPEČE Boleradice, Borkovany, Diváky, Klobouky u Brna
- ŽIDLOCHOVICE Těšany

Regionální biokoridor RBK084

- ORP Obec
- ŽIDLOCHOVICE Moutnice, Těšany

Požadavky na uspořádání a využití území

Vymezené plochy a koridory pro ÚSES chránit před změnou ve využití území, která by znamenala snížení stupně ekologické stability uvnitř vymezených ploch a koridorů oproti současnému stavu (tj. stavu v době

vydání ZÚR JMK), popř. by znemožnila založení vymezené skladebné části ÚSES v budoucnosti. Zejména chránit území vymezená jako biokoridory před zástavbou či změnami ve využití území, které by v budoucnosti znemožnily souvislé propojení biokoridorem, ačkoliv v současnosti územní předpoklady pro souvislé propojení existují.

Úkoly pro územní plánování

- a. V ÚPD obcí zpřesňovat vymezení skladebných částí (biocenter, biokoridorů) nadregionálního a regionálního ÚSES.
- b. Zpřesňování v ÚPD obcí provádět při dodržení principů projektování ÚSES (právní normy, metodiky) a v rámci stanovených vydanými ZÚR JMK, tzn.:
 - Pro biocentra: dodržet lokalizaci biocentra dle vydaných ZÚR JMK – vymezené biocentrum ve zpřesněných hranicích musí být minimálně 50 % své plochy v překryvu s vymezením plochy dle ZÚR JMK,
 - pro biokoridory: dodržet lokalizaci biokoridoru dle vydaných ZÚR JMK – vymezený biokoridor ve zpřesněných hranicích se musí nacházet v celém svém rozsahu uvnitř vymezeného koridoru dle ZÚR JMK.
- c. Zájmy ochrany ložisek nerostných surovin.
- d. Koordinovat vymezení skladebných částí ÚSES všech úrovní významnosti (nadregionální, regionální, lokální – místní) v ÚPD obcí tak, aby byla dodržena návaznost a propojenost systému.
- e. Respektovat schválené plochy a koridory pro biocentra a biokoridory ÚSES na nadregionální úrovni jako nezastavitelné s výjimkou umístování liniových staveb dopravní a technické infrastruktury, pokud bude přípustnost takového umístění dostatečně prokázána v příslušných řízeních dle stavebního zákona.

Hydrické řady ÚSES v dotčeném území jsou vázány zejména na tok Litavy a Trkmanky a jejich přítoků. Terestrické řady ÚSES mají lokální charakter a jsou z části vázány na nepřilíhající čtené meze či svažitéjší polohy výsušných strání. Velká část ÚSES dosud nebyla v krajině realizována. Vzhledem k tomu, že řešená úprava silnice II/308 je vedena převážně ve stávající stopě, nedojde k významnému zásahu do ÚSES, střety budou vesměs řešeny stávajícím způsobem. Místa křížení silnice s hydrickými větvemi ÚSES jsou přemostěna. Střety s terestrickými větvemi ÚSES budou v jednotlivých případech vyřešeny místní úpravou systému a kompenzačními opatřeními. Vyřešit je třeba zejména křížení obchvatu Moutnic a Těšan s lokálními větvemi ÚSES. Jedná se o napojení obchvatu západně od Moutnic v kontaktu s lokálním biocentrem, křížení s lokálním biokoridorem mezi Moutnicí a Těšany a opětovné napojení obchvatu na stávající II/380 v místě křížení s biokoridorem východně od Těšan.

4.3 ZPF

Vliv na zemědělský půdní fond náleží k významným, avšak v případě liniových staveb nadregionálního významu většinou ne rozhodujícím vlivům na životní prostředí. Významnost vlivu je odvislá od návrhu vedení trasy z hlediska bonitace půd a jejich tříd ochrany. Velmi často především při výstavbě liniových staveb náleží významná část zemědělských půd do třídy ochrany I. Vysoký podíl záboru těchto půd vyplývá z logiky vyhledávání trasy nové komunikace, kdy se dává přednost vedení trasy v dostatečné vzdálenosti od sídel, po mimolesních rovinných pozemcích, jež snižují potřebu zářezů, násypů a mostů a minimalizují vlivy na ekologickou stabilitu krajiny.

V oblastech předpokládaných přeložek silnice II/380 se nacházejí nejvyšší bonitní třídy ZPF (1.a 2. třída ochrany). Lze tedy předpokládat, že kvalita zabíraného ZPF nebude mít podstatný vliv na volbu variant. Při posuzování záborů ZPF bude rozhodovat velikost záboru, investice do půdy a dotčení již provedených pozemkových úprav.

Základním informačním zdrojem pro stanovení půdních a zemědělsko-produkčních podmínek jsou údaje z katastru nemovitostí, kde jsou jednotlivým pozemkům přiřazeny číselné kódy bonitovaných půdně ekologických jednotky (dále BPEJ). Jednotlivé BPEJ jsou označeny pětimístným číselným kódem (např. 5.47.10.), který vyjadřuje první číslicí klimatický region, další dvě hlavní půdní jednotku a poslední dvojice různou číselnou kombinací sklonitosti, expozice, hloubky a skeletovitosti půdy¹. Základní půdní vlastnosti -

¹ BPEJ kvalitativně vyhodnocují pouze pozemky zemědělské půdy, nikoliv např. lesní pozemky

půdní typ, subtyp, druh a varietu - vyjadřuje hlavní půdní jednotka. V území dotčeném vedením koridorů se vyskytují následující hlavní půdní jednotky:

skupina černozemí:

- 01 - černozemě, typické i karbonátové, středně těžké, s převážně příznivým vodním režimem
- 02 - černozemě degradované na spraši, středně těžké, s příznivým vodním režimem
- 04 – černozemě nebo drnové půdy černozemní na píscích, mělké (do 30 cm) překryvy spraše na píscích, lehké, velmi výsušné půdy
- 05 – černozemě vytvořené na středně mocné (30 - 70 cm) vrstvě spraší, uložené na píscích, popř. i nivní půdy na nivní uloženině s podložím písku, lehčí, středně výsušné půdy
- 08 - černozemě, hnědozemě, i slabě oglejené, vždy však erodované, převážně na spraších, zpravidla ve vyšší svažitosti, středně těžké

skupina hnědozemí

- 10 - hnědozemě typické, černozemní, včetně slabě oglejených forem na spraši, středně těžké s těžší spodinou, s příznivým vodním režimem.
- 11 - hnědozemě typické, černozemní, včetně slabě oglejených forem na sprašových hlínách, středně těžké s těžší spodinou, vodní režim příznivý až vlhčí.
- 13 – hnědozemě a illimerizované půdy maximálně se slabým oglejením na spraších, sprašových a svahových hlínách o mocnosti 40 – 50 cm, uložených na velmi lehké spodině, závislé na dešťových srážkách.

skupina půd nivních poloh

- 56 – nivní půdy na nivních uloženinách, středně těžké, s příznivými vláhovými poměry
- 57 – nivní půdy na nivních uloženinách, těžké až velmi těžké, vláhové poměry příznivé až sklon k převlhčení
- 58 - nivní půdy glejové na nivních uloženinách, středně těžké, vláhové poměry méně příznivé, po odvodnění příznivé.

skupina lužních půd

- 61 - lužní půdy na nivních uloženinách, jílech a slínech, těžké a velmi těžké, obvykle se sklonem k převlhčení
- 63 – lužní půdy glejové na nivních uloženinách, jílech a slínech, těžké a velmi těžké, vláhové poměry nepříznivé, vysoká hladina podzemní vody, po odvodnění příznivější.

Pro relativní zařazení jednotlivých BPEJ a jejich srovnání v rámci různých klimatických regionů jsou půdy zařazeny do tzv. tříd ochrany. Třídy ochrany zemědělské půdy vymezuje metodický pokyn Odboru ochrany lesa a půdy MŽP čj. OOLP/1067/96 z 1. 10. 1996, platný dnem 1. ledna 1997.

Tímto metodickým pokynem je stanoveno pět tříd ochrany zemědělské půdy:

1. Do I. třídy ochrany jsou zařazeny bonitně nejcennější půdy v jednotlivých klimatických regionech, převážně v plochách rovinných nebo jen mírně sklonitých, které je možno odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu.
2. Do II. třídy ochrany jsou situovány zem. půdy, které mají v rámci jednotlivých klimatických regionů nadprůměrnou produkční schopnost. Ve vztahu k ochraně ZPF jde o půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněčně zastavitelné.
3. Do III. třídy ochrany jsou sloučeny půdy s průměrnou produkční schopností a středním stupněm ochrany, které je možno územním plánováním využít pro event. výstavbu.
4. Do IV. třídy ochrany jsou sdruženy půdy s převážně podprůměrnou produkční schopností, s jen omezenou ochranou, využitelné i pro výstavbu.

5. Do V. třídy ochrany jsou zahrnuty zbývající BPEJ, které představují zejména půdy s velmi nízkou produkční schopností včetně půd mělkých, velmi svažitých, hydromorfních, štěrkovitých až kamenitých a erozně nejvíce ohrožených. Většinou jde o zemědělské půdy pro zemědělské účely postradatelné. U těchto půd lze předpokládat efektivnější nezemědělské využití. Jde většinou o půdy s nižším stupněm ochrany, s výjimkou vymezených ochranných pásem a chráněných území a dalších zájmů ochrany životního prostředí.

Je nutné konstatovat, že v řešeném území se ve značné míře vyskytují jedny z nejkvalitnějších půd v rámci ČR. I. stupeň ochrany znamená, že se jedná o nejcennější půdy, které je možno odnímat pouze výjimečně, a to převážně pro záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu. Do II. třídy ochrany ZPF patří půdy vysoce chráněné, jen podmíněně odnímatelné a s ohledem na územní plánování také jen podmíněně zastavitelné. Je tedy zřejmé, že je-li hodnocená liniová stavba stavbou zásadního významu, je možný zábor ZPF i na pozemcích v třídách nejvyšší ochrany.

Velkoplošně obhospodařované zemědělské pozemky v dotčeném území jsou postiženy vodní i větrnou erozí. Konstatovat lze rovněž degradaci půd vlivem nadměrného používání agrochemikálií v minulosti.

4.4 Hydrologické poměry

Stanovené záplavové území mají vodoteče Říčka (k.ú. Telnice), Litava (k.ú. Žatčany), Spálený potok (k.ú. Krumvíř) a Trkmanka (k.ú. Krumvíř, k.ú. Terezín), které křížují silnici II/380. Rozlivy Q_{100} nepřesahují niveletu vozovky vyjma Trkmanku, která zaplavuje vozovku v délce cca 80 m.

ZÚR JMK zpřesňují plochy morfologicky, geologicky a hydrogeologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV), vymezené v PÚR ČR 2008, vymezením **územní rezervy LAR10** pro prověření budoucího využití a umístění ploch ve smyslu § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů.

ORP	Obec
HODONÍN	Karlín, Terezín
HUSTOPEČE	Krumvíř

Požadavky na uspořádání a využití území

a) Vytvořit podmínky pro územní rezervu LAPV v souladu s § 36 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil, nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití.

Úkoly pro územní plánování

- V ÚPD dotčených obcí stanovit podmínky pro využití ploch územní rezervy v souladu s § 36 zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
- Při prověřování možnosti budoucího využití ploch územní rezervy pro lokality akumulace povrchových vod zohledňovat podmínku minimalizace střetů s limity využití území.
- Zajistit v ÚPD obcí územní ochranu pro vyvolané přeložky dopravní infrastruktury současně s vymezením ploch územní rezervy pro LAR10.
- Netýká se silnice II/380.
- Zpřesnit plochy pro územní rezervu LAPV v ÚPD dotčených obcí.

V dotčeném území se nachází málo vodné toky náchylné ke znečištění a vybřežování, řešené území není součástí CHOPAV. Možné negativní vlivy na hydrologické poměry území souvisí s hydrogeologickou charakteristikou území, jeho zranitelností, charakterem využívání individuálních zdrojů podzemní vody a navrženým technickým řešením stavby, kdy může dojít k porušení přirozených ochranných funkcí v důsledku odtěžení kvartérních sedimentů a vhloubení zářezů v podložních horninách.

Riziko a míra konkrétního ovlivnění kvality podzemní vody by měla být doložena závěry hydrogeologické studie resp. inženýrsko-geologickým vyhodnocením území z hlediska zranitelnosti podzemních vod - směry proudění podzemních vod, propustnost pokryvných zvodnělých vrstev, rychlost proudění podzemní vody apod., jež bude provedena na úrovni projektové přípravy stavby.

Obecně může vybudování velkých povrchů zpevněných vozovek způsobit změnu odtokových poměrů. Tato situace může nastat zejména u nových kapacitních komunikací v závislosti na podílu vod odtékajících z tělesa komunikace na celkovém ročním odtoku v recipientu. Tuto skutečnost je nezbytné posoudit pomocí hydrologické studie povodí v dalších fázích projektové přípravy na základě znalosti přesných parametrů a technického řešení budoucí komunikace. Výstavba komunikace může rovněž místně ovlivnit úroveň hladiny podzemních vod, zejména v situacích, kdy úroveň zářezů dosáhne pod 50 cm pod úroveň souvislé hladiny podzemní vody resp. v místech násypů a tunelů. Podrobnější zhodnocení ovlivnění hladiny podzemní vody a tím i vydatnosti místních jímacích objektů musí být provedeno na základě detailního hydrogeologického průzkumu v dalších stupních projektové přípravy.

Vyhodnocení možného vlivu na hydrologické poměry území provedené na úrovni podrobnosti řešené územní studie je uvedeno v kap. 6.7.

4.5 Kvalita ovzduší

Kvalita ovzduší je ovlivňována zejména průmyslovou a zemědělskou výrobou, provozem na komunikacích a způsobem vytápění. Všechny spalovací zdroje musí splňovat emisní limity dle zákona č. 86/2002 Sb., v platném znění a nařízení vlády č. 350/2002 Sb., v platném znění.

Imisní situace území je poměrně příznivá, nenacházejí se zde větší významné zdroje znečišťování ovzduší.

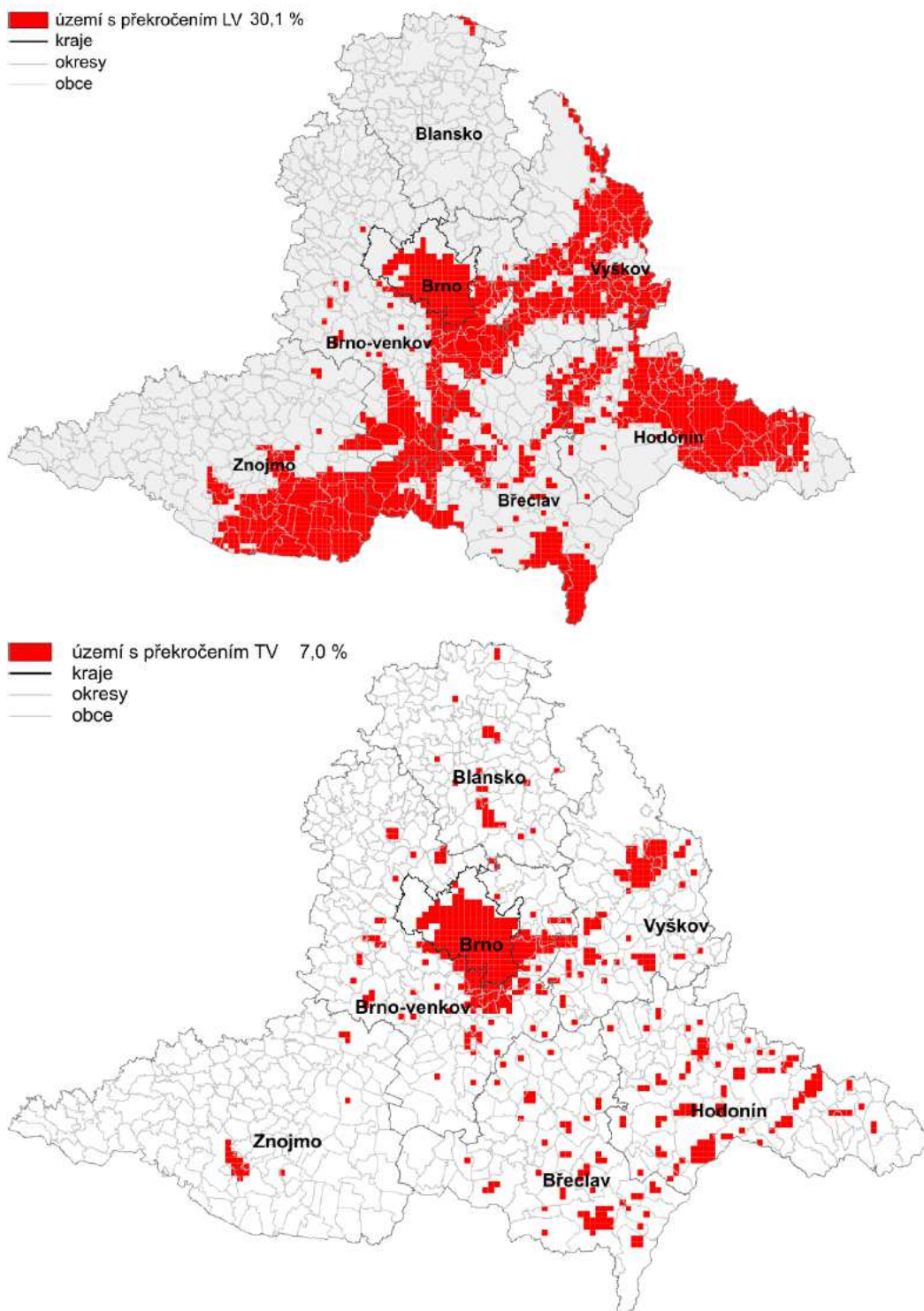
Pro šíření znečišťujících látek jsou podstatné zejména dva meteorologické parametry – směr a rychlost větru a vertikální teplotní zvrstvení atmosféry. Rozptyl znečišťujících látek souvisí s teplotním zvrstvením, protože čím labilnější je zvrstvení, tím větší turbulence a lepší rozptyl znečišťujících látek a naopak. Vzhledem k tomu, že krajina posuzovaného území je na všechny strany otevřená, je možnost akumulace škodlivých látek zeslabena v důsledku dobré ventilace území a větší četností větru s vyššími rychlostmi.

Obce v řešeném území jsou zásobovány elektrickou energií a plynofikovány, čímž je vytvořen předpoklad pro využívání medií bez negativních dopadů na ovzduší.

Zájmové území spadá pod působnost stavebních úřadů Sokolnice (Sokolnice, Telnice, Újezd u Brna, Žatčany, Moutnice, Těšany), Klobouky u Brna (Kašnice, Boleradice, Krumvíř, Klobouky), a Hodonín (Čejč, Terezín).

Jejich území patří (dle sdělení MŽP ČR uveřejněném ve věstníku částka z dubna 2012) mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO). Důvodem pro zařazení je překračování imisních limitů (24hodinových maxim) pro tuhé znečišťující látky frakce PM₁₀ na území působnosti stavebních úřadů - Hodonín (8,6% území), Sokolnice (85,4% území), Klobouky u Brna (17,9% území), údaje pro vymezení OZKO jsou čerpány z měření stanic imisního monitoringu za rok 2010.

K překročení cílového imisního limitu dochází rovněž u škodliviny B(a)P, na území pod působností stavebních úřadů Sokolnice (1,9%) a Hodonín (14,4% území).



Obr. 17 Oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší v rámci Jihomoravského kraje

Mimo zásadní vliv dopravy je kvalita ovzduší negativně ovlivněna rovněž existujícími stacionárními zdroji znečišťování a množstvím lokálních topenišť využívajících tuhá paliva. Na překračování ukazatele PM_{10} se podílí i větrná eroze zemědělských pozemků v řešeném území.

Jihomoravský kraj zpracoval Integrovaný krajský program ke zlepšení kvality ovzduší a Integrovaný krajský program snižování emisí. Tyto programy je třeba respektovat a v následných krocích konfrontovat dopady jednotlivých záměrů na imisní event. i hlukovou situaci v daném území.

Důsledky územní studie jsou potenciální převedení dopravní zátěže mimo zastavěná území v nejhůře postižených oblastech tj. v Moutnicích a Těšanech a zlepšení plynulosti dopravy a technických parametrů silnice v ostatním území. S tím souvisí i snížené sekundární víření prachu.

Positivní vliv na kvalitu ovzduší v řešeném území budou mít především připravované dopravní stavby, které by měly přispět ke zlepšení dopravní situace v průjezdních obcích. Klíčové bude zejména dořešení dopravní problematiky v severní části koridoru II/308 v oblasti Sokolnic, Telnice a Žatčan, kde spolu s dořešením a převedením souvisejících komunikací II. třídy dojde výhledově k realizaci jihovýchodní tangenty. Celý připravovaný dopravní systém, jehož součástí je i silnice II/308 by měl významně přispět ke zlepšení kritické dopravní situace v jižním a jihovýchodním sektoru brněnské aglomerace.

4.6 Hluk

Hlukem se rozumí zvuk, který může být škodlivý pro zdraví a jehož hygienické limity včetně limitů pro chráněné venkovní prostory, stanoví prováděcí právní předpis (nařízení vlády č. 148/2006). Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou využívány k rekreaci, sportu, léčení a výuce, s výjimkou prostor určených pro zemědělské účely, lesů a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do 2 m okolo bytových domů, rodinných domů, staveb pro školní a předškolní výchovu a pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb. Rekreace zahrnuje i využívání pozemku na základě vlastnického, nájemního nebo podnájemního práva souvisejícího s vlastnictvím, nájmem resp. podnájemem bytového či rodinného domu nebo bytu v nich.

V chráněných vnitřních prostorech staveb by mělo být dosaženo max. intenzity hluku 40 dB ve dne, resp. 30 dB v noci.

Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku v chráněném venkovním prostoru z automobilové dopravy činí 55 dB ve dne a 45 dB pro noční provoz, v případě provozu po hlavních komunikacích platí limit 60 dB ve dne a 50 dB v noci.

Hluková situace - stávající stav

Za stávajícího stavu se hodnoty ekvivalentní hladiny akustického tlaku pohybují v nezastavěných oblastech v době denní okolo 60 dB. V zastavěných oblastech obcí se hodnoty pro dobu noční podél komunikace II/380 pohybují okolo 65 dB. V době noční se hodnota ekvivalentní hladiny hluku v nezastavěných oblastech pohybuje okolo 55 dB a v obcích podél komunikace II/380 je tato hodnota okolo 60dB. Vyšší hodnoty v obcích jsou dány intravilánem obce a vznikajícími odrazy od budov domů.

Hodnoty jsou udávány 7,5m od osy bližšího jízdního pruhu komunikace.

Lze předpokládat, že mimo obce je plněn hygienický limit pro hluk z hlavních pozemních komunikací ($L_{aeq}=60/50$ den/noc) a v obcích je plněn limit s korekcí na starou hlukovou zátěž ($L_{aeq}=70/60$ den/noc), kterou lze v těchto případech jednoznačně uplatnit.

4.7 Krajinový ráz

Krajinovým rázem se rozumí komplexní vizuální působení a kombinace přírodních, historických a kulturních charakteristik konkrétního území. Krajinový ráz mohou určovat skutečnosti, jež vyplývají z podstaty území - z jeho geologické stavby, morfologie, charakteru půd, klimatu. Vnější odrazem je pak způsob využívání území (tzv. landuse), osídlení, typ architektury apod. Podstatný je také ten fakt, že se v rámci typologické krajinné jednotky území opakují - krajinné prostory s obdobnými vlastnostmi. Tuto podobnost krajinných prostorů lze jinak považovat také za jeden z projevů krajinného rázu toho kterého území. Projevy individuální jedinečnosti krajinného prostoru jsou dále určeny i historickými a kulturními specifiky území. Výraznost krajinného obrazu odvisí od míry zachování a zřetelnosti znaků jednotlivých charakteristik krajinného rázu. Pokud jsou vyvinuty plně, spoluvytvářejí jedinečnost a nezaměnitelnost krajinné scény.

Ochrana krajinného rázu je zakotvena v § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny:

(1) Krajinový ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umístování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonického měřítká a harmonických vztahů v krajině.

(2) K umístování a povolování staveb, jakož i jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. Podrobnosti ochrany krajinného rázu může stanovit ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem.

(3) K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není zvláště chráněn podle části třetí tohoto zákona, může orgán ochrany přírody zřídit obecně závazným předpisem přírodní park a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území.

Popis krajinných typů zastoupených v dotčeném území naleznete v kapitole 3.2.

4.8 Doprava

Hlavní problémy je možno shrnout do řešení přeložek, které se týkají více obcí. Bude potřeba hledat vyvážené řešení, které zajistí ochranu před průjezdnou dopravou a současně splňovat parametry a finanční limity silnice II.třídy (v průjezdných úsecích odpovídajících typu místní komunikace v parametrech vyhovujících i pro silnici I.třídy).

- Vymezení koridorů pro přeložky v oblasti Telnice - Sokolnice – Újezd u Brna – Žatčany. Navrhnout komplexní řešení, které omezí průjezd obcemi dotčených dopravou na silnicích II/380, II/418, II/416. Kolize záměru se svazky vedení VVN do rozvodny Sokolnice. Bude řešeno samostatnou studií.
- Vymezení územní rezervy - koridoru pro obchvat Moutnic a Těšan a návrhového koridoru pro úpravu nevyhovujícího úseku mezi Těšany a Borkovany. Obce jsou v rozdílné výchozí situaci. Moutnice mají dle ÚP se severním obchvatem provedeny pozemkové úpravy a pro nový ÚP schváleno zadání. Těšany mají v ÚP rovněž severní trasu obchvatu, ale pozemkové úpravy neprovedli. V rozpracovaném návrhu nového ÚP projednávají jižní trasu obchvatu, který jim umožní propojení do krajinného a rekreačního zázemí v severní části obce. Obchvaty obcí je potřeba koordinovat na úrovni územní rezervy a současně s reálnou potřebou rekonstrukce nevyhovujícího úseku mimo zastavěné území směrem na Borkovany.

A - Problém dopravního zklidnění Telnice, Sokolnic, Újezdu u Brna a Žatčan – bude řešeno samostatnou studií

- > problém komplexního řešení přeložek silnic II/380, II/418, II/416,
- > problém křížení přeložek s vedeními VVN do rozvodny Sokolnice.

B - Problém koordinace obchvatů Moutnic a Těšan > kolize provedených pozemkových úprav v Moutnicích a nového ÚP Těšan založeného na preferenci hodnot v SV části katastru obce.

Intenzity dopravy

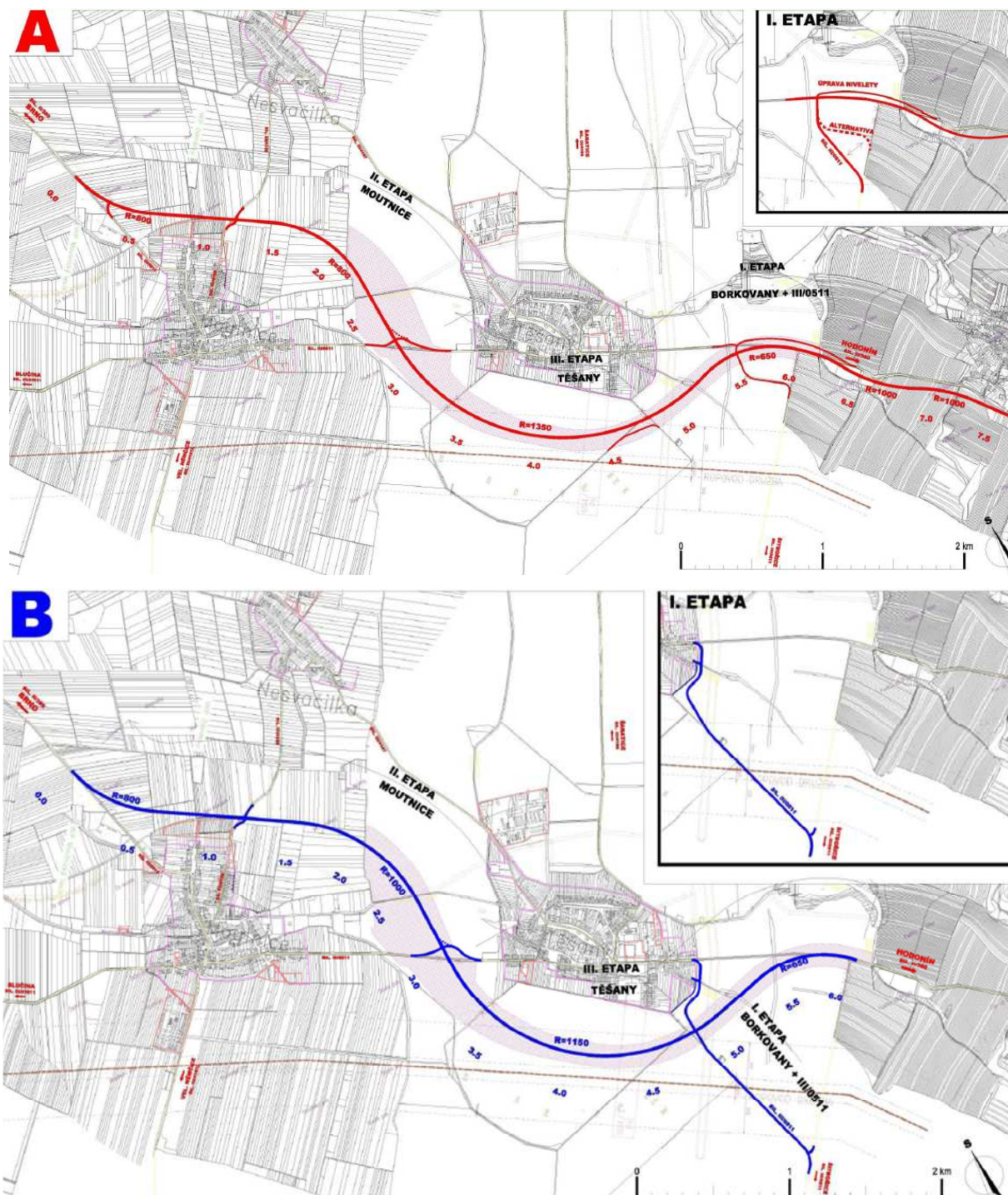
Stávající intenzity vozidel se pohybují v úseku mezi Sokolnicemi a Čejčí mezi 3,5 – 5 tis. vozidly za 24 hod., výhledově do max. výše 10 tis. vozidel za 24hod v obou směrech v r. 2030. V úseku Sokolnice – Brno je intenzita dopravy vyšší – od cca 8 tis. vozidel za 24 hod. až po 16 tis. vozidel při vjezdu do města Brna a 22 tis. vozidel při napojení na místní komunikační systém na ulici Kaštanové. Výhledově je místo s uvedenými 8 tisíci vozidly navýšeno na 20 tis. vozidel za 24 hod.

Na základě uvedených údajů lze vyvodit následující závěr. Úsek Telnice – Čejč je velmi rovnoměrně dopravně zatížený a intenzity dosahují hodnot předpokládající silnice II. třídy s řešením lokálních problémů na trase.

Naopak úsek (Žatčany - Telnice – Sokolnice) - Brno je zcela odlišný. Jednak se v této oblasti spojuje více spádových komunikací (II/418, II/416) s centrálním vztahem k městu Brnu a jednak je zde patrný silný vliv suburbanizace. Rovněž zvyšování intenzit dopravy lze očekávat rychlejší než v části za Telnicí směrem na Hodonín. Zde výhledově intenzity řešení směřují k hledání radikálnějšího dopravního řešení, a to mimo stávající dopravní stopy přes zastavěná území. Tento úsek bude z výše uvedených důvodů prověřen samostatnou studií v koordinaci s ostatními spádovými komunikacemi a byl tedy vyjmut z řešení silnice II/308 v předkládané územní studii.

Trasování komunikace u posuzovaného koridoru je z hlediska přímých vlivů na životní prostředí téměř totožné se stávajícím stavem s výjimkou zásadní změny spočívající v řešení obchvatu Moutnice – Těšany, který je navržen ve dvou variantách. V ostatních úsecích se předpokládá rekonstrukce stávajícího povrchu,

úpravy křižovatek, výškového vedení apod., které nezpůsobují z emisního hlediska žádnou významnou změnu. Problémové území okolo Telnice, Sokolnic, Žatčan a Újezdu nebyla v této fázi hodnocen (bude řešeno samostatnou dokumentací), přičemž vedení dopravy ve studii zůstává ve výpočtu zachováno stávající.



Obr. 18 Navrhované řešení vedení obchvatu Moutnice-Těšany

5. ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍCH A PŘEDPOKLÁDANÝCH VLVŮ (VČETNĚ SEKUNDÁRNÍCH, SYNERGICKÝCH, KUMULATIVNÍCH, KRÁTKODOBÝCH, STŘEDNĚDOBÝCH A DLOUHODOBÝCH, TRVALÝCH A PŘECHODNÝCH, POZITIVNÍCH A NEGATIVNÍCH VLVŮ) ÚZEMNÍHO PLÁNU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ - METODA HODNOCENÍ A JEJÍ OMEZENÍ

Jednotlivé varianty vedení trasy silnice II/308 Sokolnice - Čejč byly vyhodnoceny dle hodnotících kritérií podle míry zásahu do složek životního prostředí a dle žádoucích trendů vývoje životního prostředí v podobě referenčních cílů ochrany životního prostředí. Pro samotné hodnocení byly sestaveny hodnotící tabulky, které představují matici jednotlivých referenčních cílů ochrany ŽP resp. hodnotících kritérií versus dílčí navrhované varianty/úseky prověřované silnice. Koridor silnice II/308 v úseku řešeném překládanou územní studií tj. úsek cca km 17 – 37 byl rozdělen na úseky dle navržených uzlových bodů, následně byly jednotlivé varianty resp. dílčí úseky konfrontovány s vybranými referenčními cíli resp. hodnotícími kritérii a na základě expertního úsudku zpracovatelského týmu jim byly přiřazeny hodnoty. Podrobné slovní zhodnocení vlivů navrhovaného řešení koridoru silnice II/308 na životní prostředí dle jednotlivých složek životního prostředí je uvedeno v kapitole 6. Popis opatření pro předcházení, snížení resp. kompenzaci negativních vlivů realizace dopravních koridorů je uveden v kapitole 7.

Popis variant a úseků navrhované trasy II/308 v řešeném úseku

Ve vztahu k dopravnímu systému Jihomoravského kraje a Brněnské aglomerace je pro silnici II/308 dlouhodobě preferována radiální poloha – s napojením této komunikace na dálniční systém D1 v prostoru Černovické terasy a sil. I/42 – Velký městský okruh v podobě MÚK Průmyslová. Dochází k vytvoření nové radiály, která se odklání od té stávající v prostoru Tuřan – tedy východním obchvatem Tuřan s potlačením vztahu na Brněnské Ivanovice a ul. Hněvkovského. Na celý tah sil. II/380 jsou postupně napojovány další komunikace II. a III. třídy. Sil. II/380 se chová jako páteřní – sběrná komunikace v území se vztahem Hodonín – Brno. Z uvedených podkladů je patrné, že sice celý tah sil. II/380 nemá silný tranzitní potenciál ve vztahu Brno – Hodonín, zde je více využíván směr přes dálnici D2, ale rozhodně sil. II/380 na sebe vztahuje více tranzitní či dálkové dopravy než ostatní komunikace v sektoru. Z tohoto důvodu je možno považovat sil. II/380 za jeden z nejvýznamnějších dopravních krajských tahů na území Jihomoravského kraje.

Tomu odpovídají i snahy SÚS JMK o zlepšení stávajícího fyzického stavu sil. II/380 a jednotlivé záměry dotčených obcí.

Z hlediska koncepce bude hrát důležitou roli budoucí napojení sil. II/380 na tzv. jihovýchodní tangentu (JVT). Dle návrhu tangenty by měla být mimoúrovňová křižovatka se sil. II/380 a následným napojením na dálnici D2. Přes tuto skutečnost však radiální funkce bude nadále prioritní v podobě trasování sil. II/380.

Na trase prověřovaného koridoru silnice II/308 se nacházejí dva klíčové úseky.

Prostor Sokolnice – Žatčany – Telnice - nebyl obcemi z pozice sil. II/380 řešen, neboť původní koncepce předpokládala převedení sil. I/51 od Moutnic do prostoru MÚK Blučina na dálnici D2. Tímto by došlo k odklonu části dopravy a zbytková doprava by nadále projížděla stávajícím koridorem včetně napojení sil. II/416 a II/418. Současná koncepce preferuje radiální směr komunikace II/380 a otázka daného prostoru nabývá na aktuálnosti, neboť spojení tří silnic II. třídy a urbanizace území značně zvyšuje původní intenzity, což přináší negativa v dotčených obcích, zvláště pak v Telnicích a Sokolnicích. Z tohoto důvodu bude nutno se věnovat celému prostoru detailně a pravděpodobně zvláštní akcí, jejíž odsouhlasení výsledek bude „vložen“ jak do řešení sil. II/380, tak i do sil. II/416. Je potřeba prostor řešit jako „dopravní uzel“ řešící obchvaty obcí na uvedených komunikacích a to s ohledem na limity území, etapovitost v návaznosti na finanční a stavební možnosti investora a územní realnost. Z výše uvedených důvodů byl tento úsek silnice vyjmut z řešení předkládané územní studie a bude řešen samostatnou dokumentací.

Obchvat Moutnice – Těšany – původní záměr byl společný pro obchvat obcí Moutnice a Těšany, a to severním obchvatem obou obcí s návazností na další pokračování původní sil. I/51 k dálnici D2 – MÚK Blučina a severním obchvatem Blučiny sil. II/416 – úsek D2-sil. II/425. Upravená verze, již se sil. II/380 bez návaznosti na dálnici D2 začíná před Moutnicemi odklonem vlevo od stávající komunikace a rovnoběžně je veden podél obou obcí. V Těšanech je veden severně od zástavby, a to mezi obcí a zemědělským družstvem a v prostoru napojení obce Šitbořice je obchvat napojen na stávající stav (návrh převzat z Generelu silnic JMK). Záměr byl ze strany obce Těšany upraven na jižní obchvat, a to především z důvodu možného severního rozvoje obce bez jiných limitů a s obavou, že severní obchvat odřízne zemědělské družstvo od obce komunikací II. třídy. Z tohoto důvodu je preferován severní obchvat

Moutnic dle původní trasy, který přibližně v polovině mezi obcemi přechází do obchvatu jižně od Těšan. Je nutno ovšem podotknout, že změna se týká katastru obou obcí. Obě varianty obchvatu představují délku cca 5 – 6 km nové komunikace sil. II. třídy.

Aktivní varianty A a B

Úsek Žatčany – v tomto úseku je navržena úprava nivelety a především rozšíření na kategorijskou šířku S 9,5/80. Touto úpravou by mělo dojít rovněž k odpojení cca 4 polních cest a změnu jejich napojení na obsluhu realizovat v pozemkových úpravách.

Dalšími úseky jsou řešení tří na sebe navazujících obcí – Moutnice – Těšany - Borkovany.

Varianta A – vychází z předpokladu maximálního využití „severního“ obchvatu Moutnic, preferovaného „jižního obchvatu“ Těšan a řešení lokality Borkovany s vedením nové stopy sil. II/380. Varianta respektuje koncepci radiálního systému II/380. Koncepce řešení spočívá v novém vedení sil. II/380 mimo zastavěná území s tím, že před Moutnicemi je začátek přeložky v km 15,0 s umožněním odbočení ze směru od Brna do obce. Tato křižovatka nebude všesměrná – nebude umožňovat odbočení přes pruhy sil. II/380, takto je nutno přizpůsobit střední ostrůvek – fyzické oddělení. Napojení bude pouze na jižní straně, a to na pravé oblouky. Plnohodnotná křižovatka bude až se sil. III/4168 směrem na Nesvačilku. Tato křižovatka bude všesměrná s mírnou úpravou sil. III/4168. Dále je sil. II/380 vedena v maximálně oddálené poloze od Moutnic s tím, že směrový oblouk na „jižní“ obchvat Těšan bude realizován na katastru Moutnic. Křižovatka se stávající II/380 pak bude opět všesměrná a bude rovněž ukončovat etapově přeložku II/380. Délka této samostatné části je cca 2,8 km. Obchvat Těšan může být takto samostatnou akcí. Je realizován v obci požadované jižní poloze s tím, že její začátek a konec je vždy realizován na stávající II/380. Délka přeložky je cca 3,3 km a obsahuje jednu křižovatku na začátku (s obcí Moutnice) a na konci úseku. Zde dochází k zlepšení trasování a napojení sil. III/0511 ze Šitbořic na sil. II/380. Dochází tak k odstranění stávající bodové závady – napojení za výškovým horizontem. Křižovatku lze realizovat již na etapový stav – stavbu Borkovany. Z této křižovatky by směrem na Borkovany byl realizován třetí úsek, který obsahuje jak přeložku v délce cca 1,6 km, tak úpravu povrchu a rozšíření vozovky ve stávající stopě v délce rovněž 1,6 km. Došlo by také k celkové změně místní dopravy a napojení polních cest. Napojení na II/380 by byla zrušena a byl by vytvořen nový doprovodný systém a to s využitím stávající sil. II/380 a dobudováním systému místních propojení. Mezi obcemi Moutnice – Těšany a Borkovany by pak byla možnost realizace místního, pěšího či cyklistického propojení mimo překládanou II/380. Což je jistě potřebné a to především z dopravní – bezpečnostního hlediska. Varianta A má celkovou délku nových přeložek II/380 cca 7,7 km s velmi vhodnou etapizací, kdy doporučujeme nejdříve realizaci lokality Borkovany, poté Moutnice a až v poslední etapě Těšany. Nutno upozornit, že v případě vzdálenosti křižovatek v oblasti Moutnic není dodržena normová vzdálenost 1,5 km. Lze však řešení doporučit za podmínky, že odbočení od Brna bude pouze na (již popsané) řešení pravých oblouků.

Varianta B – v zásadě vychází ze stejného koncepčního principu jako varianta A, avšak obsahuje v sobě tyto základní rozdíly:

- Napojení Moutnic je pouze z křižovatek III/4168 (Nesvačilská) a z původní II/380 mezi obcemi Moutnice – Těšany, není realizován vjezd do obce od Brna v původní stopě. Takto je dodržen požadavek příslušné ČSN,
- trasování nové II/380 je maximálně na území Moutnic ve stopě severního obchvatu obou obcí s tím, že odklon od severní k jižní stopě je prakticky realizován celý na katastru Těšan, což je sice možné, ale dopravně i územně horší jak ve variantě A,
- napojení sil. III/0511 je řešeno náročným vedením až do obce Těšany a zrušením současné křižovatky, přeložka této komunikace by byla obsahem již etapy Borkovany,
- lokalita Borkovany zůstává shodná s variantou A.

Délka přeložek je přibližně shodná s variantou A, tedy 7,7 km, je však nutno k ní přičíst delší přeložku sil. III/0511. Rovněž tato varianta má vhodnou etapizaci staveb, shodnou s variantou A.

Ostatní trasa silnice II/308 je vedena ve stávající trase s úpravou povrchu vozovky a místními úpravami dopravních závad a napojení jednotlivých obcí, řešení zastávek MHD a dopravního značení. Upraveno bylo rovněž napojení místních komunikací a polních cest na silnici II/308, které je řešeno sběrnými komunikacemi napojenými na řešenou silnici pouze v jednom bodě.

Borkovany – tato část je doporučena jako prioritní z celé oblasti Moutnice – Těšany – Borkovany. Je to především z důvodu nejvíce problémového stavu jak vedení trasy, tak konstrukce vozovky. Je navržena přeložka sil. II/380 včetně úpravy napojení sil. III/0511 ze Šitbořic o délce 0,7 km a realizace místní

komunikace v dl. 1,0 km. Tato místní úprava umožní v této etapě napojovat okolní území na tuto obslužnou komunikaci, v celkovém stavu pak umožní místní provoz mezi uvedenými obcemi realizovat mimo novou trasu II/380. Nová přeložka sil. II/380 je o celkové délce 1,56 km s novou křižovatkou se silnicí III/0513 napojující obec Borkovany. Křižovatka bude v odsunutě poloze a umožní větší – tedy bezpečnější rozhledy a celkovou situaci. Z křižovatky budou rovněž napojeny plochy na druhé straně sil. II/380 od obce. Za napojením na stávající stav bude následovat druhý úsek Borkovany o délce 1,59 km. Zde se předpokládá realizovat rozšíření na kategorii S9,5/80, neboť konec úseku navazuje již na tuto kategorii, dále pak celkovou úpravu povrchů a úpravu druhého napojení Borkovan – sil. III/0513 včetně minimalizace napojení polních cest. Napojení budou sdružena právě do křižovatky Borkovany.

Borkovany – Čejč – tato část silnice II/380 již jednak vykazuje kategoriální parametry S9,5/80 a jednak se nepředpokládají směrové úpravy trasy komunikace. Z hlediska územního plánování a přípravy tohoto silničního tahu budou úpravy realizovány ve stávajících plochách. Jiná věc je při realizaci místních napojení, především pak polních cest v extravilánu. Předpokládá se razantní omezení sjezdů a realizace pozemkových úprav tak, aby napojení území bylo realizováno mimo sil. II/380. Jedná se o celý úsek komunikace včetně realizace místních propojení v oblasti Klobouků u Brna. Zde se rovněž předpokládá úprava pruhů pro odbočení a realizace zastávek IDS s normovým přístupem pěších. Je otázkou, zda v době úpravy bude nutnost zastávek na sil. II/380 nutná. V Kašnicích se předpokládá rovněž úprava místního napojení včetně úpravy železničního přejezdu. Zde je problémové napojení místní komunikace a sil. II/418, které je od sebe oddělené. Vzhledem k železniční trati však nelze realizovat jiné řešení a jelikož se křižovatky nacházejí uvnitř obce, lze je akceptovat. Z hlediska prioritního úseku je na prvním místě v celém tahu sil. II/380 realizace komplexní opravy vozovky v úseku Krumvíř – Terezín (km 33 – 36), Terezín – Čejč (km 36,5 – 37,5) a v Čejči za km 38. Dle zjištěných diagnostik a prohlídek je stav vozovky havarijní a v krátké budoucnosti i nebezpečný. V tomto úseku by mělo v rámci úprav povrchu vozovky dojít k realizaci řešení odpojení polních cest a úpravy stavebních objektů, především pak technického zajištění sil. II/380 proti záplavě od vodního toku Trkmanka.

Průjezdny úsek silnice souvisle zastavěným územím je v 7 obcích: Telnicích, Moutnicích, Těšanech, Kašnici, Krumvíři, Terezíně a v Čejči.

Zastavitelné plochy po obou stranách silnice II/380 vymezil nový ÚP Klobouk.

Z obcí ležících mimo silnici II/380 disponují s rozvojovým potenciálem zastavitelných ploch v kontaktu se silnicí II/380 Žatčany a Borkovany.

Centra všech obcí s průjezdním úsekem se nacházejí na tomto úseku. Liší se zejména mírou koncentrace zařízení občanské vybavenosti. Soustředěné plochy výroby a služeb využívající kontakt s II/380 jsou v Telnicích, Kloboukách a v Čejči. Z jednotlivých zařízení výroby a služeb, které se nacházejí v zastavěném území, jsou zdrojem nákladové dopravy zejména areál logistických služeb v Moutnicích, prodejní sklad stavebního materiálu v Těšanech a při sklizňové kampani obilní silo v Čejči. Největší počet firem poskytujících pracovní příležitosti ve výrobě, zemědělství a agrárních službách je v Čejči, která je současně cílovou a přestupní stanicí autobusových linek IDS.

Zastavitelné plochy pro bydlení, která sousedí se silnicí II/380 jsou vymezeny v Kloboukách u Brna a v Kašnici, v menší míře pak v Telnicích a v Krumvíři.

Za účelem posouzení vlivů z dopravy byly plochy s rozdílným způsobem využití vymezené v ÚP jednotlivých obcí sjednoceny a zařazeny do ploch s požadavky na kvalitu prostředí (plochy bydlení a smíšené obytné), do ploch, které mohou být zdrojem rušivých vlivů (plochy výroby, výrobních služeb, technické vybavenosti) a ostatních ploch (smíšené plochy služeb, občanské vybavenosti).

Nulová varianta

Nulová varianta předpokládá zachování stávající komunikační stopy II/380. Jelikož stávající sil. II/380 nespĺňuje z několika hledisek parametry komunikace kategorie I, varianta předpokládá zachování stávajícího stavu komunikace s průjezdními úseky obcí bez dopravních úprav. Silnice je vedena územím následovně:

Okres Brno-město

- křížení s I/41, D2
- Brněnské Ivanovice (ul. Kaštanová, Tuřanská)
- Brno-Tuřany (ul. Revoluční, Špírkova, Hanácká, Sokolnická) (II/417)

Okres Brno-venkov

- křižovatka Sokolnice (II/418)
- Telnice
- křižovatka Žatčany (II/416)
- Moutnice
- Těšany

Okres Břeclav

- Borkovany
- křížení s II/381
- Klobouky u Brna (obchvat)
- Kašnice
- Krumvíř (II/418)

Okres Hodonín

- Terezín (II/421)
- Čejč (II/419, začátek peáže II/422)

Klíčovým problémem stávajícího vedení II/308 v území je mimo průjezdní úseky obcí a s tím spojené zátěže z hlediska hluku a znečištění ovzduší rovněž bezpečnost silničního provozu. V koridoru sil. II/308 dochází ke styku tranzitní dopravy s místní, ale i hromadnou dopravou, tak i dopravou cyklistickou a pěší a s obslužnou zemědělskou dopravou. Na silnici je napojeno velké množství polních cest. Nehody na tomto úseku jsou vzhledem k rychlostem a intenzitám pohybu pěších a cyklistů mnohdy tragické.

Přehled hodnotících kritérií pro vyjádření míry vlivu na životní prostředí

Pro některá dílčí kritéria byly zpracovány speciální studie jež jsou doloženy v příloze tohoto hodnocení, resp. jsou součástí samotné studie. (Vlivy na hlukovou situaci (RNDr. Zuzana Flegrová, PhD.); Rozptylová studie (RNDr. Tomáš Bartoš, PhD.).

- K.1 ovzduší (emisní látky z dopravy - NO₂, PM₁₀)
- K.2 hluková zátěž z dopravy (ekvivalent zasažení urbanizovaného území v koridorech izolinií akustického tlaku 50 dB pro noc a 60 dB pro den),
- K.3 hydrologické poměry - členěno na podzemní a povrchovou vodu (dotčení - OPVZ, vodohospodářských zájmů, záplavových území),
- K.4 ZPF (dle případného záboru a tříd ochrany ZPF),
- K.5 ochrana přírody a krajiny (ZCHÚ a Natura 2000 dle územních střetů),
- K.6 ÚSES a VKP (dotčení - nadregionální, regionální, lokální BC, BK),
- K.7 krajinný ráz (dle krajinných typů a významných pohledových horizontů),
- K.8 ohniska biodiverzity (dle dotčení ohnisek biodiverzity mimo les a lesních celků - územní střety)
- K.9 sídla a rozvoj urbanizace (dotčení vymezených návrhových ploch v územních plánech obcí resp. možností jejich prostorového rozvoje)

Hodnocení dle referenční dílu ochrany ŽP

Tab. 2 Sada referenčních cílů ochrany ŽP

Složka ŽP	Referenční cíle
Ovzduší	Snižovat znečištění ovzduší
Voda	Posilovat retenční funkci krajiny a zlepšovat stav a ekologické funkce vodních útvarů
Půda a horninové prostředí	Omezovat nové zábory ZPF a PUPFL Ochrana a racionální využití neobnovitelných zdrojů
Flóra, fauna, ekosystémy	Chránit ohniska biodiverzity a omezovat fragmentaci krajiny
Krajinný ráz	Chránit krajinný ráz a kulturní dědictví
Hluk	Snižovat expozici hluku prostředky územního plánování
Obyvatelstvo a veřejné zdraví	Zlepšit kvalitu života obyvatel sídel a sociální determinanty lidského zdraví Prevence a ochrana před antropogenními a přírodními krizovými situacemi
Sídla, urbanizace	Snižovat zatížení dopravní sítě v sídlech tranzitní a nákladní silniční dopravou Efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci územního rozvoje sídel a ochraně přírody a krajiny

Pro zjištění, zda a jakým způsobem může předkládaná územní studie, resp. na ní založené územní plány, jež by dávaly rámec pro realizaci záměrů, závažně ovlivnit trendy vývoje životního prostředí, bylo provedeno hodnocení navržených opatření územního tj. variant vedení a úprav silnice II/308 a dopadů jejich realizace na funkční využití území vzhledem k referenčním cílům ochrany životního prostředí, tj. zda a jakým způsobem bude vymezení daných ploch v rámci ÚP přispívat či nikoliv k naplňování referenčních cílů.

Stupnice významnosti a hodnocení rozsahu a spolupůsobení vlivu

Pro hodnocení bylo použito následující stupnice, přičemž pro hodnocení vlivů dle hodnotících kritérií byla stupnice rozšířena o hodnoty pro rozsah resp. spolupůsobení vlivu:

stupnice významnosti

- ++ potenciálně významný pozitivní vliv (velkého rozsahu) na referenční cíl
- + potenciálně pozitivní (přímý či nepřímý, lokální) vliv na daný referenční cíl
- 0 zanedbatelný nebo komplikovaně zprostředkovatelný potenciální vliv (velmi malý rozsah)
- potenciálně negativní vliv opatření na daný referenční cíl (přímý či nepřímý, lokální)
- potenciálně významný negativní vliv opatření na daný referenční cíl (velkého rozsahu)
- ? nebyla identifikována potenciální vazba mezi referenčním cílem a navrhovaným opatřením

rozsah vlivu

- B bodový (působící v místě lokalizace)
- L lokální (působící v rámci území jedné obce)
- R regionální (působící na území 2 a více obcí)

spolupůsobení vlivu

- K kumulativní působení vzhledem k již existujícím resp. uvažovaným plochám/záměrům
- S synergické působení vzhledem k již existujícím resp. uvažovaným plochám/záměrům

Při aktuální míře neznalosti konkrétního technického řešení jednotlivých variant trasy II/308 a jednotlivých aktivit umístěných ve funkčních plochách, není možné kvalifikovaně vyhodnotit konkrétní vlivy na životní prostředí. Z toho důvodu budou hodnoceny vlivy vymezených koridorů resp. ploch v rámci předpokládaných možností a očekávaného časového rámce realizace na referenční cíle životního prostředí, které mohou potenciálně nastat za určitých podmínek provedení. Výše uvedená stupnice hodnot tedy odpovídá potenciálním vlivům, které zahrnují danou míru neurčitosti.

Při hodnocení byl využit princip předběžné opatrnosti, bylo tedy přihlédnuto k „nejhoršímu možnému scénáři“, který by mohl nastat potenciální realizací záměrů dle funkční klasifikace navrhovaných koridorů resp. ploch. Vzhledem k tomu byly rovněž navrhovány opatření pro zamezení potenciálních negativních vlivů resp. doporučení SEA týmu.

Tab. 3 Hodnocení vlivů na životní prostředí dle hodnotících kritérií

Varianty a úseky	Kritéria hodnocení										
	Vliv na kvalitu ovzduší	Vliv na hlukovou situaci	Vliv na povrchové vody	Vliv na podzemní vody	záběr ZPF	Zásah do ohnisek biodiverzity	Vliv na prvky ÚSES a VKP	Vliv na ZCHÚ a Natura	Vliv na krajinný ráz	Vlivy na uživatele území a veřejné zdraví	Vliv na sídla
Nulová varianta	-/R/K	-/R/K	0	0	0	0	0	0	0	-/R/K	--/R/K
Úsek Zátčany, délka 1,87 km, úsek cca 12 – 14 km. Úprava nivelety, rozšíření na 9,5/80, zrušení napojení polních cest .	0	0	0	-/B/dp	-/B/dp	0	-/B/dp	0	0	+/B	0
Variantní úsek A obchvat Moutnic dl 2,76 km, úsek cca 14,5 – 18 km, přeložka silnice II/380 severní obchvat Moutnic v bližší variantě, parametry silnice jako S9,5/80 , nové napojení polních cest a napojení stávající silnice II/380 jako obslužné komunikace pro Moutnicích s pravým odbočením ve směru od Brna a mimoúrovňovou křižovatkou mezi Moutnicemi a Těšany.	+/L/dp	++/L/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	0	-/B/dp	0	-/L/dp	++/L/dp	++/L/dp
Variantní úsek B obchvat Moutnic dl 2,76 km, úsek cca 14,5 – 18 km, přeložka silnice II/380 severní obchvat Moutnic ve vzdálenější variantě, parametry silnice jako S9,5/80, nové napojení polních cest a napojení Moutnic z mimoúrovňové křižovatky mezi Moutnicí a Těšany.	+/L/dp	++/L/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	0	-/B/dp	0	-/L/dp	++/L/dp	++/L/dp
Variantní úsek All obchvat Těšán dl 3,30 km, úsek cca 18 – 20,5 km, přeložka silnice II/380 Jižní obchvat Těšán se vzdálenějším napojením silnice III/0511 a Borkovan, parametry II/380 jako S9,5/80, nové napojení polních cest.	+/L/dp	++/L/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	0	-/B/dp	0	-/L/dp	++/L/dp	++/L/dp
Variantní úsek BII obchvat Těšán dl 3,30 km, úsek cca 18 – 20,5 km, přeložka silnice II/380 Jižní obchvat Těšán s bližším napojením silnice III/0511, parametry II/380 jako S9,5/80 , nové napojení polních cest.	+/L/dp	++/L/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	0	-/B/dp	0	-/L/dp	++/L/dp	++/L/dp
Přeložka Borkovany, úprava křižovatky Borkovany III/0513 a III/0511, přeložka silnice III/0513 Těšany – Borkovany, úprava výškového vedení, rozšíření na silnici S 9,5/80, úsek délky 1,56 km, cca km 20,5 – 22.	+/B/dp	+/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	0	-/B/dp	0	0	+/L/dp	+/L/dp
Úsek Borkovany – úprava povrchů, rozšíření na silnici S9,5/80, úprava křižovatky Borkovany (III/0513) délka úseku cca 1,59 km, cca km 22,5 – 24.	0	0	0	-/B/dp	-/B/dp	0	-/B/dp	0	0	+/B	0
Úsek Borkovany – Čejč, vedení ve stávající trase, úprava povrchů úprava lokality Klobouky, doplnění přídatných pruhů pro odbočení, přechod pro pěší zastávky IDS BUS, úprava sjezdů v Kašnici, úprava železničního přejezdu v Kašnici. Úsek délky 13,5 km, v km cca 24 - 37,5.	0	0	0	-/B/dp	-/B/dp	0	-/B/dp	0	0	+/R/dp	+/R/dp

Tab. 4 Hodnocení vlivů variant na referenční cíle ochrany životního prostředí

Složka ŽP	Referenční cíle	Nulová varianta	Úsek Žatčany, délka 1,87 km, úsek cca 12-14 km Úprava nivelety, rozšíření na 9,5/80, zrušení napojení polních cest	Variantní úsek A obchvat Moutnic dl 2,76 km, úsek cca 14,5 -18 km, přeložka silnice II/380 severní obchvat Moutnic v bližší variantě,, nové napojení polních cest a napojení stávající silnice II/380 jako obslužné komunikace pro Moutnicích s pravým odbočením ve směru od Brna a křižovatkou mezi Moutnicemi a Těšany	Variantní úsek B obchvat Moutnic dl 2,76 km, úsek cca 14,5 -18 km, přeložka silnice II/380 severní obchvat Moutnic ve vzdálenější variantě, parametry silnice jako S 9,5/80, nové napojení polních cest a napojení Moutnic z křižovatkou mezi Moutnicí a Těšany	Variantní úsek All obchvat Těšan dl 3,30 km, úsek cca 18 – 20,5 km, přeložka silnice II/380 Jižní obchvat Těšan se vzdálenějším napojením silnice III/0511 a Borkovan,	Variantní úsek BII obchvat Těšan dl 3,30 km, úsek cca 18 – 20,5 km, přeložka silnice II/380 Jižní obchvat Těšan s bližším napojením silnice III/0511, parametry II/380 jako S 9,5/80 , nové napojení polních cest,	Přeložka Borkovany, úprava křižovatky Borkovany III/0513 a III/0511, přeložka silnice III/0513 Těšany – Borkovany, úprava výškového vedení, rozšíření na silnici S 9,5/80, úsek délky 1,56 km, cca km 20,5-22	Úsek Borkovany – úprava povrchů, rozšíření na silnici S 9,5/80, úprava křižovatky Borkovany (III/0513) délka úseku cca 1,59 km, cca km 22,5-24	Úsek Borkovany – Čejč, vedení ve stávající trase, úprava povrchů úprava lokality Klobouky, doplnění přídatných pruhů pro odbočení, přechod pro pěší zastávky IDS BUS, úprava sjezdů v Kašnici, úprava železničního přejezdu v Kašnici. Úsek délky 13,5 km, v km cca 24-37,5
ovzduší	Snižovat znečištění ovzduší	0	0	+/L/dp	+/L/dp	+/L/dp	+/L/dp	0	0	0
voda	Posilovat retenční funkci krajiny a zlepšovat stav a ekologické funkce vodních útvarů	0	0	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	0	0	0
půda a horninové prostředí	Omezovat nové zábory ZPF a PUPFL	0	-/B	-/B	-/B	-/B	-/B	-/B	-/B	-/B
	Ochrana a racionální využití neobnovitelných zdrojů	0	0	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	0	0	0
flóra, fauna, ekosystémy	Chránit ohniska biodiverzity a omezovat fragmentaci krajiny	0	0	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp
krajinný ráz	Chránit krajinný ráz a kulturní dědictví	0	0	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp
hluk	Snižovat expozici hluku prostředky územního plánování	--/L/dp	0	++/L/dp	++/L/dp	++/L/dp	++/L/dp	0	0	0
obyvatelstvo a veřejné zdraví	Zlepšit kvalitu života obyvatel sídel a sociální determinanty lidského zdraví	--/R/dp	+/B	++/L/dp	++/L/dp	++/L/dp	++/L/dp	+/B/dp	+/B/dp	+/B/dp
	Prevence a ochrana před antropogenními a	0	+/B	+/L/dp	+/L/dp	+/L/dp	+/L/dp	+/B	+/B	+/B

ÚZEMNÍ STUDIE SILNICE II/380 SOKOLNICE - ČEJČ

Posouzení vlivů územní studie na životní prostředí



Složka ŽP	Referenční cíle	Nulová varianta	Úsek Žatčany, délka 1,87 km, úsek cca 12-14 km Úprava nivelety, rozšíření na 9,5/80, zrušení napojení polních cest	Variantní úsek A obchvat Moutnic dl 2,76 km, úsek cca 14,5 -18 km, přeložka silnice II/380 severní obchvat Moutnic v bližší variantě,, nové napojení polních cest a napojení stávající silnice II/380 jako obslužné komunikace pro Moutnicích s pravým odbočením ve směru od Brna a křižovatkou mezi Moutnicemi a Těšany	Variantní úsek B obchvat Moutnic dl 2,76 km, úsek cca 14,5 -18 km, přeložka silnice II/380 severní obchvat Moutnic ve vzdálenější variantě, parametry silnice jako S 9,5/80, nové napojení polních cest a napojení Moutnic z křižovatkou mezi Moutnicí a Těšany	Variantní úsek All obchvat Těšan dl 3,30 km, úsek cca 18 – 20,5 km, přeložka silnice II/380 Jižní obchvat Těšan se vzdálenějším napojením silnice III/0511 a Borkovan,	Variantní úsek BII obchvat Těšan dl 3,30 km, úsek cca 18 – 20,5 km, přeložka silnice II/380 Jižní obchvat Těšan s bližším napojením silnice III/0511, parametry II/380 jako S 9,5/80 , nové napojení polních cest,	Přeložka Borkovany, úprava křižovatky Borkovany III/0513 a III/0511, přeložka silnice III/0513 Těšany – Borkovany, úprava výškového vedení, rozšíření na silnici S 9,5/80, úsek délky 1,56 km, cca km 20,5-22	Úsek Borkovany – úprava povrchů, rozšíření na silnici S 9,5/80, úprava křižovatky Borkovany (III/0513) délka úseku cca 1,59 km, cca km 22,5-24	Úsek Borkovany – Čejč, vedení ve stávající trase, úprava povrchů úprava lokality Klobouky, doplnění přídatných pruhů pro odbočení, přechod pro pěší zastávky IDS BUS, úprava sjezdů v Kašnici, úprava železničního přejezdu v Kašnici. Úsek délky 13,5 km, v km cca 24-37,5
ovzduší	Snižovat znečištění ovzduší	0	0	+/L/dp	+/L/dp	+/L/dp	+/L/dp	0	0	0
voda	Posilovat retenční funkci krajiny a zlepšovat stav a ekologické funkce vodních útvarů	0	0	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	0	0	0
půda a horninové prostředí	Omezovat nové zábery ZPF a PUPFL	0	-/B	-/B	-/B	-/B	-/B	-/B	-/B	-/B
	Ochrana a racionální využití neobnovitelných zdrojů	0	0	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	0	0	0
flóra, fauna, ekosystémy	Chránit ohniska biodiverzity a omezovat fragmentaci krajiny	0	0	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp
krajinný ráz	Chránit krajinný ráz a kulturní dědictví	0	0	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp	-/B/dp
hluk	Snižovat expozici hluku prostředky územního plánování	--/L/dp	0	++/L/dp	++/L/dp	++/L/dp	++/L/dp	0	0	0
	přírodními krizovými situacemi									
	Efektivním územním plánováním přispět k optimalizaci územního rozvoje sídel a ochraně přírody a krajiny	-/R/dp	+/B	++/L/dp	++/L/dp	++/L/dp	++/L/dp	+/B	+/B	+/B

6. POROVNÁNÍ ZJIŠTĚNÝCH NEBO PŘEDPOKLÁDANÝCH Kladných A ZÁporných Vlivů A JEJICH ZHODNOCENÍ

6.1 Vlivy na veřejné zdraví

Charakterizace rizika vystavení chemickým imisím

Hlavními škodlivými vlivy automobilové dopravy z hlediska zdravotních rizik jsou hluk z provozu motorových vozidel a znečišťování ovzduší jako důsledek emisí výfukových plynů.

Zvýšené úrovně hluku do 70 – 80 dB působí především na nervový systém a psychiku člověka. Touto cestou se při intenzivním působení mohou podílet na psychosomatických poruchách.

K hlavním škodlivinám, emitovaným automobilovým provozem do vnějšího ovzduší patří:

- oxid uhelnatý (CO),
- oxidy dusíku (NO_x) – směs oxidu dusičitého (NO₂) a oxidu dusnatého (NO),
- oxid dusičitý (NO₂),
- prach (PM₁₀),
- benzen (C₆H₆), představitel cyklických uhlovodíků s kancerogenními účinky.

Mechanismus negativních účinků uvedených škodlivin na lidské zdraví je velmi složitý. Rovněž průběh vlastní výstavby může představovat v každém případě zvýšenou zátěž hlukem a imisemi v ovzduší blízkých obytných území. V rámci dalších stupňů projektové přípravy stavby bude nutno vymezit obslužné stavební trasy tak, aby obtěžování obyvatelstva bylo v dosažitelné míře minimalizováno. Jako konzervativní vyjádření stavu v lokalitě byla v posouzení vlivů na veřejné zdravívzata roční maxima příslušných imisí.

Imisní koncentrace oxidu dusičitého v lokalitě dosahuje v pozadí u dotčené obytné zástavby u ročních koncentrací hodnot cca 1,5 µg/m³, tj. 4% příslušného limitu. Nejvyšší příspěvky jsou dosahovány v místě uvažovaného vedení komunikace, v širším okolí vychází příspěvky průměrné roční koncentrace nižší. Jde o velmi nízký příspěvek, hluboko pod hodnotou imisního limitu pro průměrné roční koncentrace.

Pokud jde o koncentrace oxidu dusičitého, tak očekáváme požadovou imisní zátěž v dané lokalitě pod doporučenými limitními hodnotami.

Imisní koncentrace z pohledu ročních průměrných koncentrací suspendovaných částic PM₁₀ v lokalitě dosahuje v pozadí u dotčené obytné zástavby u ročních koncentrací hodnot cca 0,8 µg.m⁻³, tj. 2% příslušného limitu. Nejvýznamnějším zdrojem prachu je v řešeném území doprava a podle významu druhým zdrojem prachu je přenos prachových částic ze zemědělsky obdělávaných pozemků.

Na základě nových poznatků stanovila WHO v roce 2005 revidované doporučené limitní roční hodnoty 20 µg.m⁻³ pro roční průměrné imise PM₁₀ (10 µg.m⁻³ pro PM_{2,5}) ve volném venkovním prostředí a pro krátkodobé 24hodinové imise 50 µg.m⁻³ (25 µg.m⁻³ pro PM_{2,5}). Tyto hodnoty představují nejnižší úroveň expozice, při které se s více než 95% mírou spolehlivosti zvyšuje úmrtnost v závislosti na imisní zátěži suspendovanými částicemi v ovzduší. Příslušné limitní koncentrace frakce PM_{2,5} byly přepočteny z hodnot pro PM₁₀ za využití definovaného poměru PM_{2,5}/PM₁₀, který činí 0,5 (tento poměr je typický pro městské oblasti rozvojových zemí, zatímco ve vyspělých zemích se pohybuje v rozmezí 0,5 – 0,8 a je zde doporučeno použít poměr obou frakcí podle místních dat). Směrnice Rady 1999/30/EC z roku 1999 stanoví pro země Evropské unie limitní hodnoty PM₁₀ 50 µg.m⁻³ pro průměrnou 24hodinovou koncentraci a 40 µg.m⁻³ pro průměrnou roční koncentraci.

Český hydrometeorologický ústav uvádí v posledním měřeném roce průměrné zastoupení PM_{2,5} ve frakci PM₁₀ na úrovni cca 65 – 85%. Vzhledem k faktu, že pro tuto škodlivinu nejsou dostupné konkrétní emisní faktory, je hodnocení založeno na odborném odhadu z výpočtů ročních průměrných koncentrací PM₁₀ způsobených provozem automobilové dopravy. Pokud budeme brát v úvahu nejvyšší vypočítaný příspěvek k imisní zátěži po (do 0,8 µg.m⁻³), je možné odhadovat příspěvek k průměrné roční koncentraci PM_{2,5} na úrovni do 0,7 µg.m⁻³.

Ačkoli dojde ve výhledovém stavu k významnému navýšení automobilové dopravy v území, výsledky pro výhledový stav naznačují pouze nevýznamné navýšení imisního příspěvku sledovaných látek (viz

Rozptylová studie). Zlepšení situace lze očekávat v místě obytné zástavby obcí Moutnice a Těšany v důsledku vyvedení automobilové dopravy ze zastavěné části obce na navrhovaný úsek obchvatu.

Na základě metaanalýzy WHO (Anderson et al., 2004) bylo zjištěno RR 1,006 (95% IS: 1,004 – 1,008) pro celkovou úmrtnost na každých 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ denních koncentrací PM_{10} , tedy dojde ke zvýšení úmrtnosti o 0,6% s každými 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} . Lze tedy konstatovat, že realizací úprav silnice II/380 ve sledovaném úseku nedojde k významnému vlivu na lidské zdraví.

Maximální nárůst imisní koncentrace ve výhledovém stavu 2030 spojený s nárůstem intenzit dopravy na příslušné komunikaci je z pohledu imisní zátěže nevýznamný. V nulové variantě zde dochází ke stagnaci imisní zátěže. Lze očekávat mírný pokles imisních koncentrací i přes nárůst intenzit dopravy, a to v důsledku předpokládané obměny vozového parku a zlepšení emisních parametrů provozovaných vozidel. Vlastní realizace aktivní varianty úpravy silnice II/380 v obou variantách obchvatu Moutnice/Těšany se neprojeví navýšením imisních koncentrací NO_2 ani prachu v území. Dojde ke snížení sekundární prašnosti vlivem nového povrchu vozovky a v oblasti Moutnic a Těšan, kde dojde k odvedení většiny dopravní zátěže mimo obytné území obce k výraznému snížení imisní zátěže, jak plynnými částicemi, tak i prachem.

Detailní posouzení dopadu reorganizace dopravy na zdraví exponované populace ve smyslu nárůstu či poklesu případů úmrtí na respirační onemocnění vyžaduje podrobnou rozptylovou analýzu v jednotlivých dílčích lokalitách. Situace rovněž nezahrnuje sekundární prašnost podstatně závislou na parametrech dopravy a další činnosti v lokalitě. Z tohoto důvodu je vhodné učinit veškerá opatření ke snížení sekundární prašnosti.

Z hlediska překračování imisních limitů pro PM_{10} je možné předpokládat, že stejně tak, jako na většině území ČR, za nepříznivých rozptylových podmínek jsou překračovány limitní hodnoty pro krátkodobou 24hodinovou koncentraci. Následné nepříznivé zdravotní účinky je možné očekávat zejména u citlivé části exponované populace.

Nejvyšší vypočtený příspěvek k průměrné roční imisní koncentraci benzenu způsobený dopravou dosahuje ve stávajícím stavu do 0,01 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, tedy cca 0,2% imisního limitu ($\text{LV}=5 \mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$). Imisní příspěvek koncentrací benzenu po reorganizaci dopravy v lokalitě ke stávající imisní situaci (nárůst ročních koncentrací benzenu) se na základě zkušeností z analogických situací pohybuje u hodnocené obytné zástavby řádově v desetinách $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Očekávat však lze spíše snížení imisní zátěže benzenem pro hodnocený výhledový stav. Zlepšení situace je v případě benzenu odrazem předpokládané obměny vozového parku v r. 2030 a vývoje emisních parametrů vozidel. Toto zlepšení emisních parametrů převyšuje vliv nárůstu intenzit dopravy. V uvažovaném roce je již možné předpokládat, že většina automobilů bude splňovat emisní limity EURO 4 nebo ještě přísnější limity. Emisní limit EURO 4 bude ve výhledovém roce 2030 v platnosti již 25 let a je proto pravděpodobný další vývoj ve zlepšování emisních parametrů v automobilové dopravě, tedy i další zlepšení imisní zátěže v území. Vzhledem k charakteru vstupních údajů lze předpokládat jisté nadhodnocení požadovaných hodnot.

Roční hodnoty koncentrace benzenu v ovzduší v ČR se pohybují v rozmezí 1 – 2 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$, v průmyslem zatížených oblastech (Ostrava, Karviná, Ústí nad Labem) byly v rozsahu od 2 do 6 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. Vyšší koncentrace až stovek mikrogramů se mohou vyskytovat v okolí čerpacích stanic pohonných hmot a jiných zařízení emitujících benzen. V řešeném území a jeho okolí tedy i ropných vrtů.

Benzen má při dlouhodobé expozici účinky hematotoxické, genotoxické, imunotoxické a karcinogenní. Tyto vlastnosti byly podepřeny mnoha epidemiologickými studiemi. Vzhledem k této skutečnosti byl benzen zařazen Mezinárodní agenturou pro výzkum rakoviny IARC do skupiny 1, mezi prokázané lidské karcinogeny. Agentura US EPA jej též řadí do kategorie A jako známý lidský karcinogen pro všechny cesty expozice. V databázi US EPA – IRIS uvádí rozmezí jednotky karcinogenního rizika UCR 2,2–7,8.10⁻⁶. Významné hladině karcinogenního rizika 1.10⁻⁶ pak odpovídá koncentrace benzenu 0,13 – 0,45 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$. WHO doporučuje pro odvození limitní koncentrace benzenu v ovzduší jednotku karcinogenního rizika UCR = 6.10⁻⁶, která představuje geometrický průměr z hodnot, odvozených různými modely z aktualizované epidemiologické studie u profesionálně exponované populace. Při aplikaci tohoto parametru UCR = 6.10⁻⁶ dostáváme odpovídající koncentraci benzenu představující akceptovatelnou úroveň karcinogenního rizika pro populaci na úrovni roční průměrné koncentrace 0,17 $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$.

V řešeném případě se tedy jedná o koncentrace hluboko pod úrovní karcinogenního rizika. Při posouzení vlivu na zdraví škodlivin benzenu a benzo(a)pyrenu lze při odhadovaném požadovém imisním působení předpokládat situaci pod hranicí přijatelné úrovně rizika.

Charakterizace rizika vystavení hluku

Hluk je fyzikální faktor, který prokazatelně může na člověka působit nepříznivě. Hlukem se rozumí každý zvuk, který je nechtěný, obtěžující nebo může mít škodlivé účinky pro lidské zdraví.

Do jisté míry lze považovat hluk za bezprahově působící noxu. Zdravotní hodnocení hluku má tři základní hlediska:

- Hladinu, projevující se jako hlasitost zvuku;
- frekvenci, projevující se jako výška zvuku;
- časový průběh hlukové události, její trvání.

Vnímání hluku je čistě subjektivní pocit, který se může lišit s vysokou mírou interindividuální variability. I když je hluk vnímán subjektivně, je nutné stanovit teoretickou fyzikální míru přípustné hlukové expozice. Pro působení hluku v subjektivní sféře byly zavedeny diferencované pojmy pro charakterizaci účinků na člověka. Jsou to:

- **Rušení**, při němž hluk interferuje s nějakou činností (spánkem, duševní prací, řečovou komunikací apod.)
- **rozmrzelost a pocit nepohody**, vznikající působením hluku a prožívaný negativně hlukem postiženým člověkem nebo skupinou,
- **hlučnost**, což je subjektivní hodnocení pocitu s nepatříčností hluku v konkrétním prostředí,
- **obtěžování**, což představuje nepřijatelné ovlivňování životního prostředí, případně skupinových či osobních práv (Havránek, 1990).

Za dostatečně prokázané nepříznivé zdravotní účinky hluku, jsou v současnosti považována **specifická poškození** sluchového aparátu (při vysoké intenzitě, případně dlouhé době trvání, majoritně v pracovním prostředí). Za **nespecifické účinky** je pak považován vliv na kardiovaskulární systém, rušení spánku, zhoršení osvojování řeči u dětí a omezeně kromě vlivu na některé fyziologické funkce, i vliv na mentální zdraví a výkonnost člověka. Proto se působení hluku posuzuje i z hlediska ztížené komunikace řečí a zejména pak z hlediska rušení spánku a obtěžování lidí.

Obtěžování hlukem v průběhu dne vyvolává celou řadu negativních emočních stavů, k nimž patří pocity rozmrzelosti, nespokojenosti a špatné nálady, deprese, obavy, pocity beznaděje nebo vyčerpání. Přitom u každého člověka existuje určitý stupeň tolerance k rušivému účinku hluku. V normální populaci je 10 – 20% vysoce citlivých a prakticky stejné procento velmi tolerantních osob. Pro zbývajících 60 – 80% populace platí kontinuální závislost míry obtěžování na intenzitě hlukové zátěže.

Doporučené limity WHO, jež jsou také přijímány i v našem legislativním prostředí pro místa mimopracovního pobytu, proto vychází z poznatků o nepříznivém vlivu hluku na komunikaci řečí, pocity nepohody a rozmrzelosti (obtěžování), a na rušení spánku v nočních hodinách.

Při charakterizaci nebezpečnosti účinků hluku se vychází z **prahových hodnot hlukové zátěže** pro chráněný venkovní prostor a pro prokázané nepříznivé účinky. Pro denní dobu jsou znázorněny v následující tabulce:

Tab. 5 **Prahové hodnoty prokázaných účinků hlukové zátěže – denní doba (LAeq, 6-22 h)**

Nepříznivý účinek	[dB]					
	45-50	50-55	55-60	60-65	65-70	70+
Sluchové postižení						
Zhoršené osvojení řeči a čtení u dětí						
Ischemická choroba srdeční						
Zhoršená komunikace řečí						
Silné obtěžování						
Mírné obtěžování						

V tabulce je znázorněna závislost manifestovaných zdravotních potíží na průměrné intenzitě hlukové zátěže, odstupňované po 5 dB. Šedým probarvením jsou znázorněny hlavní nepříznivé účinky na zdraví a pohodu obyvatel, které se dnes považují za dostatečně prokázané. Data vycházejí z výsledků epidemiologických studií pro průměrnou populaci, takže s ohledem na individuální rozdíly v citlivosti vůči

nepříznivým účinkům hluku je třeba předpokládat možnost těchto účinků u cca 10% podílu citlivější části populace i při hladinách hluku významně nižších.

Uvedené nepříznivé účinky hlukové expozice se projevují v případě dlouhodobé stálé expozice zvýšeným hladinám hluku. Vlivem zvýšených hladin hluku při dlouhodobé stálé expozici prokazatelně dochází ke zhoršování četných chorob, jako jsou hypertenze, infarkt myokardu ale i časté katarly horních cest dýchacích apod. Pro českou populaci byl statisticky nejvýznamnější korelační vztah nalezen v případě hypertenze a častých katarů horních cest dýchacích.

Významnější než hluková zátěž v průběhu dne, je ovšem hluková zátěž v nočním období, a to především působením hluku na rušení spánku.

Tab. 6 Prahové hodnoty prokázaných účinků hlukové zátěže – noční doba ($L_{Aeq, 6-22 h}$)

Nepříznivý účinek	[dB]					
	35-40	40-45	45-50	50-55	55-60	60+
Zhoršená nálada a výkonnost následující den						
Subjektivně vnímaná horší kvalita spánku						
Zvýšené užívání sedativ						
Obtěžování hlukem						

Ze závěrů WHO obecně vyplývá, že v obydlích je kritickým účinkem hluku rušení spánku, obtěžování a zhoršená komunikace řečí. Podle doporučení WHO by denní ekvivalentní hladina hluku neměla v okolí domu přesáhnout 55 dB a noční ekvivalentní hladina hluku by neměla překročit 45 dB, přičemž se předpokládá pokles hladiny hluku o až 15 dB při přenosu venkovního hluku do místnosti zčásti otevřeným oknem.

Tab. 7 Vybrané situace hlukové expozice a jejich kritické hodnoty

Prostředí	Kritický zdravotní projev	L_{Aeq} [dB]	Působení [hod]	L_{Aeq} [dB]
venkovní	Pocit velkého obtěžování (PVO)	55	16	
	Pocit středního obtěžování (PSO)	50	16	
obytné	Srozumitelnost řeči (PSO)	35	16	
ložnice	Narušení spánku (NS)	30	8	45
mimo ložnici	Narušení spánku, omezení větrání	45	8	60

Maximální hodnoty jednotlivých hlukových událostí v noci by pak neměly uvnitř místnosti přesáhnout $L_{Amax} = 45$ dB, popřípadě 60 dB venku, a počet těchto událostí by během noci neměl přesáhnout 10 – 15 ze všech zdrojů hluku.

Při kvalitativní charakterizaci možných rizik spojených s expozicí hlukem je možné vycházet z prahových hodnot hlukové expozice z venkovního prostoru pro ty nepříznivé účinky hluku, které se dnes považují za dostatečně prokázané.

V rámci hlukové analýzy byly vyhodnoceny vlivy hluku spojené s reorganizací dopravy na předemtné lokalitě. Výpočty hluku byly vypracovány pro rok 2030 variantně pro jednotlivé varianty řešení dopravní situace. Z výpočtů a porovnání situace před realizací a situace s novým dopravním stavem vyplývá, že rekonstrukcí dochází k obtížně definovatelnému rozptýlu stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb. Modelované hladiny akustického tlaku A u reorganizovaných komunikací dosahují ve svém maximu na hranici komunikace bez ohledu na variantu hodnot 6 – 65 dB pro denní dobu a 55 – 60 dB pro noční dobu.

Hodnoty jsou udávány 7,5 m od osy bližšího jízdního pruhu komunikace.

Lze předpokládat, že mimo obce je plněn hygienický limit pro hluk z hlavních pozemních komunikací ($L_{Aeq}=60/50$ den/noc) a v obcích je plněn limit s korekcí na starou hlukovou zátěž ($L_{Aeq}=70/60$ den/noc), kterou lze v těchto případech jednoznačně uplatnit.

Je třeba konstatovat, že pro využitelnost funkčních ploch, u kterých nelze zcela vyloučit jejich ovlivnění nadlimitním hlukem nebo které samy mohou nadlimitním hlukem ovlivňovat sousedící funkční plochy je potřeba podrobně vyhodnotit hlukové zatížení v rámci územního řízení a provést vyhodnocení úrovně ochrany veřejného zdraví pro danou konkrétní situaci na základě konkrétních naměřených dat.

V otázce variantního řešení nebyl z hlediska hlukové zátěže sledován významný rozdíl mezi variantou obchvatu Moutnice/Těšany A a B. V roce 2030 dojde vlivem přirozeného nárůstu intenzit dopravy na posuzované komunikaci II/380 k nárůstům ekvivalentní hladiny akustického tlaku v rozmezí 2 – 4 dB. Toto navýšení bude dáno zejména zvyšujícími se intenzitami dopravy na posuzované komunikaci II/380. Úprava silnice však sama o sobě nárůst hlukové zátěže nevyvolává, v oblasti Těšan a Moutnic dojde vlivem odvedení tranzitní dopravy mimo vlastní obce ve výhledovém stavu k významnému poklesu hlukové zátěže u nejbližších hlukově chráněných objektů podél stávající trasy II/380. Toto snížení lze kvantifikovat hodnotou až 6 dB.

Co se týká vybudování obchvatu, tak limitní hodnota pro dobu denní pro hluk z hlavních pozemních komunikací ($L_{Aeq}=60\text{dB}$) bude v místě obchvatu plněna ve vzdálenosti cca 20 m od osy nejbližšího jízdního pruhu komunikace. Limitní hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro dobu noční pro hluk z hlavních pozemních komunikací ($L_{Aeq}=50\text{dB}$) v místě vybudovaného obchvatu bude plněna ve vzdálenosti cca 35 m od osy nejbližšího jízdního pruhu komunikace. V obou případech se jedná o hodnotu šíření hluku na volné ploše.

Vzdálenost nejbližší obytné zástavby obce Moutnice od trasy plánovaného obchvatu je cca 250 m a vzdálenost nejbližší obytné zástavby obce Těšany od trasy plánovaného obchvatu je cca 230 m, tudíž plánované trasy z hlukového hlediska nepovažujeme za rizikové nebo za zdroje hluku, které by v budoucnu mohly svým provozem způsobovat překračování stanovených hygienických limitů pro hluk z hlavních pozemních komunikací.

Obtěžování hlukem je nejobecnější reakce exponovaných osob. Vyvolává mnoho negativních emočních stavů, např. pocit rozmrzelosti, nespokojenosti, špatnou náladu, deprese, pocit beznaděje. U každého jedince existuje určitý stupeň tolerance k rušivému účinku hluku. Jedná se o zcela individuální vnímání rušivosti – v běžné populaci je 5 až 20 % vysoce senzitivních osob stejně jako osob vysoce tolerantních. Rozmrzelost může vzniknout po víceleté latenci a s délkou konfliktní situace se prohlubuje a fixuje. Rovněž může být významně ovlivněna zdravotním stavem exponovaných osob. Tato skutečnost je významná vzhledem ke zhoršené komunikaci řeči v důsledku zvýšené hladiny hluku, což má řadu prokázaných nepříznivých důsledků v oblasti chování a vztahů mezi lidmi (podrážděnost, nejistota, pocity nespokojenosti), může vést k překrývání a maskování důležitých signálů. Pro dostatečně srozumitelné vnímání složitějších zpráv a informací (cizí řeč, výuka, telefonická konverzace) by rozdíl mezi hlukovým pozadím a hlasitostí vnímané řeči měl být nejméně 15 dB v 85% doby. Při průměrné hlasitosti řeči $L_{Aeq,T}=50\text{dB}$ by tak nemělo hlukové pozadí v místnostech překračovat $L_{Aeq,T}=35\text{dB}$. Zvláštní pozornost zasluhují domy, ve kterých bydlí malé děti a třídy předškolních a školních zařízení.

Expozice nočním hladinám hluku reprezentuje za stávajícího i předpokládaného stavu zvýšení pravděpodobnosti výskytu civilizačních chorob oproti normálu o více jak 8%. Současně opět při hrubé extrapolaci znamená modelované maximum lehké rušení spánku u cca 40% a vysoké rušení spánku u cca 10% exponovaných. Nepříznivý účinek hluku na kvalitu spánku se prokazatelně projevuje obtížemi při usínání, probouzením, alterací délky a hloubky spánku, zejména redukcí REM fáze spánku. V rušení spánku se promítají jak fyziologické tak psychologické aspekty působení hluku. Senzitivní skupinou populace zde jsou starší lidé, lidé s funkčními a mentálními poruchami, směňující zaměstnanci a obecně osoby s potížemi se spaním. K narušení spánku vede jak ustálený, tak i proměnný hluk. Objektivní příznaky narušení spánku se v interiérech při ustáleném hluku objevují od hodnoty $L_{Aeq}=30\text{dB}$ (A). Subjektivní kvalita spánku nebyla při experimentech zhoršena při venkovním hluku pod ekvivalentní hladinu 40 dB(A). Podle doporučení WHO by noční ekvivalentní hladina hluku neměla v okolí domů přesáhnout 45 dB(A) za předpokladu poklesu hladiny hluku o 15 dB při přenosu venkovního hluku do místnosti částečně otevřeným oknem. Maximální hodnoty hlukových událostí by uvnitř místností neměly přesáhnout $L_{Amax}=45\text{dB(A)}$, resp. 60 dB(A), počet mimořádných hlukových událostí by během noci neměl přesáhnout počet 10 – 15. Podle zkušeností nedochází k adaptaci narušení spánku v hlučných lokalitách ani po několika letech.

V souhlasu charakterem hlukové studie doporučujeme vzhledem ke stávající hlukové situaci kalkulaci odpovídajících protihlukových opatření v místech, kde dochází k průtahu silnice II/380 zúženými úseky zastavěných částí obcí. Např. opatření na fasádách objektů, aktuální projekce protihlukových bariér, dopravně-technická opatření apod.

Odhad expozice byl prováděn v maximálně konzervativní míře. Předpokládal průběžnou 24hod. expozici denně, přičemž současné epidemiologické studie předpokládají v průměru tříhodinový pobyt člověka na venkovním ovzduší. Skutečná míra zdravotních rizik bude tudíž ještě nižší, než je uvedeno v závěru hodnocení.

6.2 Vlivy na ovzduší

Provoz záměru „SILNICE II/380 SOKOLNICE – ČEJČ“ ve výhledovém stavu zásadním způsobem neovlivní imisní zatížení hodnoceného území.

Naopak u posuzovaných plyných škodlivin (oxidu dusičitého a benzen) lze předpokládat obdobnou nebo nevýznamně nižší imisní zátěž vlivem poklesu emisních faktorů v čase. Významnější pokles koncentrací je dosahován zejména v místě obytné zástavby obcí Moutnice a Těšany právě v důsledku vyvedení automobilové dopravy ze zastavěné části obce na navrhovaný úsek obchvatu. Z hlediska maximálních koncentrací je imisní působení oxidu dusičitého v tomto úseku posuzovaného dopravního koridoru na obdobné výši jako ve stávajícím stavu.

U tuhých látek lze očekávat nevýznamné navýšení imisních příspěvků. Vliv obměny vozového parku a vývoje emisních parametrů vozidel však není tak značný jako u plyných škodlivin. U tuhých látek totiž hraje svou významnou roli také sekundární prašnost, u které předpokládáme částečně vyšší vliv na vypočtené imisní koncentrace. Budoucí celkovou imisní zátěž PM_{10} (resp. $PM_{2,5}$) je tak možné ve výpočtovém roce 2030 považovat nadále za podlimitní, a to jak z hlediska průměrných ročních, tak maximálních denních koncentrací.

Ve výpočtu byla zohledněna skladba vozového parku na velmi konzervativní úrovni, kdy převážná většina vozidel již bude splňovat parametry EURO 3 a přísnější. Ta bude v roce 2030 v platnosti již 30 let, proto je možné očekávat ještě výrazně příznivější situaci. Předpokládáme totiž další zcela reálný vývoj zlepšování emisních parametrů v automobilové dopravě ve prospěch automobilů dodržujících přísnější emisní limity EURO 4, EURO 5 a novější.

Z hlediska eliminace negativního působení koncentrací prašnosti jsou navrženy možná opatření vedoucí k snížení sekundární prašnosti (viz. kapitola 6.2.), která hraje významnou roli na celkové imisní zátěži tuhými látkami. Dodržování veškerých těchto navržených opatření k eliminaci prašnosti (jak vlivem výstavby, tak i provozu posuzovaného záměru) tedy povede k možnému snížení prašnosti v řešeném území.

Veškeré tyto změny jsou spojeny se změnou intenzit automobilové dopravy na pozemních komunikacích, přičemž samotná realizace může mít v některých místech efekt ještě pozitivnější. To je možné vysvětlit právě realizací obchvatu Moutnice - Těšany, což bude mít za následek úbytek možných kongescí v zastavěných částech obcí, které by bez realizace záměru na určitých úsecích komunikační sítě mohly nadále vznikat a které by mohly mít negativní vliv na imisní situaci v území. Po realizaci záměru lze tedy očekávat mnohem příznivější situaci, než je v rozptylové studii popisováno.

Podrobně o problematice znečištění ovzduší viz Příloha 1 Rozptylová studie.

6.3 Vlivy na hlukovou situaci

V roce 2030 dojde, dle dostupných podkladů vlivem přirozeného nárůstu intenzit dopravy na posuzované komunikaci II/380 k nárůstům ekvivalentní hladiny akustického tlaku v rozmezí od 2 – 4 dB. Nejužší průjezd zastavěnou částí obcí bude po realizaci úprav silnice II/380 v Krumvíři. Doporučujeme v rámci projektové přípravy stavby prověřit hlukovou situaci a její výhledový stav pomocí hlukové studie a případně navrhnout a realizovat protihluková opatření na budovách.

Toto navýšení bude dáno zejména zvyšujícími se intenzitami dopravy na posuzované komunikaci II/380.

V obcích, ze kterých bude díky obchvatu doprava odkloněna (Moutnice a Těšany) dojde naopak k velmi výraznému snížení ekvivalentní hladiny hluku. Toto snížení lze kvantifikovat hodnotou až 6 dB.

Co se týká vybudování obchvatu, tak limitní hodnota pro dobu denní pro hluk z hlavních pozemních komunikací ($L_{Aeq}=60$ dB) bude v místě obchvatu plněna ve vzdálenosti cca 20 m od osy nejbližšího jízdního pruhu komunikace.

Limitní hodnota ekvivalentní hladiny akustického tlaku pro dobu noční pro hluk z hlavních pozemních komunikací ($L_{Aeq}=50$ dB) v místě vybudovaného obchvatu bude plněna ve vzdálenosti cca 35m od osy nejbližšího jízdního pruhu komunikace.

V obou případech se jedná o hodnotu šíření hluku na volné ploše.

Vzdálenost nejbližší obytné zástavby obce Moutnice od trasy plánovaného obchvatu je cca 250 m a vzdálenost nejbližší obytné zástavby obce Těšany od trasy plánovaného obchvatu je cca 230 m, tudíž plánované trasy z hlukového hlediska nepovažujeme za rizikové nebo za zdroje hluku, které by v budoucnu mohly svým provozem způsobovat překračování stanovených hygienických limitů pro hluk z hlavních pozemních komunikací.

Při srovnání varianty A a B neshledáváme v hlukové problematice žádné významné rozdíly mezi jednotlivými variantními řešeními.

Podrobně o hlukové problematice viz Příloha 2 Hluková studie.

6.4 Vlivy na půdu

Z hlediska zásahu do zemědělského a lesního půdního fondu lze hodnotit pouze varianty vedení obchvatu Moutnice/Těšany. Varianta nulová prochází po celé své délce zastavěným územím ve stávající trase a neznamená tedy žádný další zábor zemědělské půdy. V katastru Moutnic dojde k částečnému střetu s provedenými pozemkovými úpravami, které nepočítaly s vedením jižního obchvatu Těšan. Bude třeba provést úpravu KPÚ.

Menší podíl záboru v obou aktivních variantách bude činit rozšíření silnice na parametry S9,5/80. Rovněž vedení obchvatu Moutnic resp. Těšan je v obou variantách z hlediska své délky a tudíž i záboru ZPF srovnatelné. V řešeném území se nacházejí především půdy I. a II. třídy ochrany a tedy ani kvalitativní hodnoty záboru půdy nejsou v obou aktivních variantách řešení významně rozdílné. Přesné vyhodnocení záboru půdy dosud nebylo vyčísleno, vzhledem k řešení územní studie, kdy je prověřovaná komunikace vedena převážně ve stávající stopě není toto kritérium v hodnocení celkových vlivů záměru na životní prostředí zvláště významné.

6.5 Nerostné bohatství a zásahy do horninového podloží

Rozsah tohoto vlivu u liniové stavby je podmíněn podélným profilem posuzovaných tras a jejich umístěním ve vztahu k půdním, geomorfologickým, geologickým a hydrogeologickým charakteristikám. Vyhledávané trasy většinou do značné míry kopírují terén, pouze ve složitějším reliéfu je nutné za účelem dodržení normových parametrů dle navrhované kategorie komunikace využít pro překonání elevací násypové tělesa nebo mosty a pro překonání kopců tunelové úseky. Velikost vlivu je obecně malá resp. spolehlivě řešitelná. Problematické můžou být zejména průchody poddolovanými resp. sesuvnými územími. Objemná tělesa násypů mohou rovněž zatížit geologické podloží a způsobit změny hladiny podzemní vody.

V případě koridorů variant silnice II/308 lze konstatovat, že varianty vedení silnice jsou z hlediska zásahu do horninového prostředí zcela rovnocenné. Vzhledem k vedení trasy silnice převážně ve stávající stopě, nedojde k žádnému zásadnímu zásahu do horninového podloží ani do dobývacích prostorů či ložisek nerostných surovin. V místě průchodu silnice II/308 CHLÚ keramických hlín (Krumvíř) je trasa vedena ve stávající stopě, nedojde tedy k dalšímu dotčení CHLÚ.

6.6 Vlivy na hydrologické poměry

Zásah do vodních útvarů

Koridor silnice II/308 nezasahuje do chráněné oblasti podzemní akumulace vod ani není situován do blízkosti minerálních pramenů. Variantní řešení obchvatu Moutnic, které je vedeno v nové stopě znamená nutnost křížení Moutnického potoka, přičemž lokalizace tohoto křížení je v obou variantách srovnatelná. Při řešení přemostění je třeba zajistit průchodnost mostních konstrukcí nejen pro případné povodňové vlny, ale i funkčnost biokoridoru vymezeného podél Moutnického potoka. Stávající vedení silnice II/308 je vedeno v blízkosti ochranného pásma vodního zdroje prvního stupně v Těšanech, převedení většiny dopravy na těleso obchvatu by znamenalo snížení rizika kontaminace vodních zdrojů.

K dotčení pásma PHO II. stupně - vnější dochází rovněž na katastru Klobouk u Brna.

Regulativy ochranných pásem vodních zdrojů pro PHO II. stupně - vnější

- Zákaz skládek TKO, průmyslových odpadů, fekálií a kalů,
- zákaz skládek odpadních vod s obsahem radioaktivních látek a toxických složek,
- zákaz vodohospodářských děl k čištění odpadních vod,
- zákaz ponechání výše uvedených objektů (zrušení a sanace jejich území, u skládek existuje možnost ponechání za předpokladu řádné izolace do podloží, jejich uzavření a přiměřeného zajištění),
- zákaz ponechání zeminy kontaminované ropnými látkami a oleji (nutnost vyvezení a nahrazení nezávadnou zeminou),
- zákaz instalace produktvodů toxických a škodlivých látek,
- zákaz provozu zařízení se soustředěním infekcí, dále kafilérií, jatek, spaloven odpadů a podobných zařízení,
- zákaz dlouhodobého skladování přípravků pro chemickou ochranu rostlin a lesa a rozpustných průmyslových hnojiv (lze jen v omezené míře za předpokladu uložení v krytých prostorech zabezpečených proti průsaku do půdy),
- zákaz nové výstavby obytných budov, závodů a zařízení, pokud mohou negativně ovlivnit jakost a zdravotní nezávadnost podzemních vod,
- zákaz zemědělských zařízení, která by mohla svým provozem způsobit havárii s dopady na kvalitu podzemních vod (např. ustájení dobytka, silážní jámy, skládky hnoje, apod.), resp. nutnost technicky zabezpečit tak, aby se možnost havárie vyloučila,
- zákaz pro ostatní zemědělskou činnost bez zvláštního posouzení a stanovení vhodných lokalit a jejich režimu - nutnost souhlasu příslušného hygienického orgánu.

V ostatních částech trasy jsou křížení vodních toků již v současnosti technicky řešena, případné rekonstrukce mostních objektů je opět třeba přizpůsobit průchodnosti koryt vodních toků nejen po stránce hydrotechnické ale rovněž biologické zajistit funkčnost vymezených biokoridorů a minimalizovat zásahy do koryt vodních toků a do doprovodných porostů podél vodotečí. Jedná se zejména o prostor Kašnice a Krumvíře, kde dochází ke křížení Spáleného potoka a jeho přítoků. Dále je před Terezínem křížena Trkmanka i s jejím záplavovým územím, zde je nutno upravit způsob technického řešení křížení toku tak, aby nedošlo k omezení záplavy a vzduť povodňové vlny a aby byla silnice chráněna před zápalvou. V katastru Klobouk je dotčeno ochranné pásmo vodního zdroje, plánované úpravy silnice II/308 však v této souvislosti nemají významný vliv

Ovlivnění vodního režimu krajiny

Z hlediska omezení zasakování vod vzhledem ke vzniku nových zpevněných povrchů lze konstatovat, že vliv všech variant silnice II/308 na vodní režim krajiny bude zanedbatelný zejména vzhledem k velikosti povodí jimiž trasy procházejí a ke skutečnosti, že dešťové vody spadlé na povrch komunikace budou odvedeny do recipientů. Může dojít k částečnému přerozdělení odtoku a vsaku srážkových vod.

Podzemní vody

Řešením úprav silnice II/308 tak, jak je navržena pravděpodobně nedojde vzhledem k hydrogeologickým poměrům v území k významnému ovlivnění podzemních vod. V rámci projektové přípravy stavby je nutné stanovit podmínky její realizace na základě podrobného hydrogeologického průzkumu.

6.7 Zvláště chráněná území, významné krajinné prvky a NATURA 2000

Nejcennější oblastí zájmového území se nacházejí mimo trasu prověřovaného koridoru, je to zejména Ždánický les, v němž je za účelem ochrany krajinného rázu vyhlášen PP Ždánický les, tato část území má rovněž významný rekreační potenciál. V katastrálním území Čejče v kontaktu se stávající silnicí II/308, která však v tomto prostoru nedozná žádných změn se nachází EVL CZ0623035 Bílý kopec u Čejče, v katastru Klobouk jsou to EVL CZ0620169 Ochůzky – Nedánov a v katastru Krumvíře PR a EVL CZ0622017 Louky pod Kumstátem Rovněž se zde nachází ptačí oblast CZ0621026 Hovoransko –

Čejkovicko. V katastru Žatčan se pak mimo řešený úsek silnice nachází PR Písky a na území Sokolnic PP Žabárník.

V blízkosti řešené silnice se nacházejí následující registrované VKP:

Žatčany: VKP Plaňany
Moutnice: VKP Moutnický lesík
Těšany: VKP Vodní nádrž Těšany

Podél trasy silnice II/380 nejsou stromořadí, v prověřovaném koridoru pro úpravy trasy se nenachází lesní plochy. Vegetační doprovod je možno vnímat zejména na svazích zářezů. Typickým stromem je akát. V potenciálním koridoru pro východní obchvat Telnice je v nivě Litavy navržena vodní nádrž Pláňavy (na území Žatčan).

Návrh úprav silnice II/380 tak, jak je předložen v územní studii nezasahuje přímo do žádného zvláště chráněného území, registrovaného VKP ani přírodního parku. Na území Čejče zasahuje prověřovaný koridor do ptačí oblasti NATURA 2000 a kontaktuje evropsky významnou lokalitu NATURA 2000. V tomto úseku však nedojde k žádné úpravě trasy silnice.

Převážná většina koridoru je vedena ve stávající trase, úpravy znamenají především rozšíření silnice od kategorie S 9,5/80, úpravu povrchu, úpravy napojení polních cest a změny dopravního značení a organizační změny.

Lze tedy konstatovat, že úprava silnice II/380 řešená v předkládané územní studii neznámá významný zásah do zvláště hodnotných území pod ochranou zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

6.8 ÚSES

Biokoridory nadregionálního a regionálního ÚSES propojují lesní komplexy Ždánického lesa a Kloboucka v horních partiích kopcovitého terénu. V místech křížení se silnicí II/380, na území Těšan a Klobouk, nemají zřetelnou oporu ve stávající vegetaci. Nadregionální a regionální biokoridory jsou převzaty ze ZÚR JMK a upřesněny dle ÚP obcí.

Biokoridory a biocentra lokálního ÚSES jsou převzaty z ÚAP jednotlivých OPR a dle potřeby upřesněny podle ÚP obcí. Vzhledem k rozdílům v předaných podkladech, nepostihuje lokální ÚSES aktuální názor na jeho uspořádání, ale zejména úplnost zvažovaných prvků systému.

Dopady aktivních variant II/308 na ÚSES

Trasa silnice II/308 je vedena převážně ve stávající stopě a její úpravy tudíž nebudou mít významné vlivy z hlediska zásahu do skladebných prvků ÚSES. K těmto křížením dochází již v současné době a s výjimkou úpravy mostních objektů a tím i možnosti jejich přizpůsobení požadavku zachování prostupnosti pro organismy v rámci hydrických větví ÚSES vázaných na vodní toky nedojde k žádným významným úpravám silnice ve vztahu k ÚSES.

Variantní řešení obchvatu Moutnic, které je vedeno v nové stopě znamená několik střetů s územním systémem ekologické stability. V místě začátku obchvatu Moutnic je třeba zajistit prostorové nedotčení lokálního biocentra jižně od stávající trasy silnice. To by vzhledem k tomu, že se obchvat odpojuje od stávající silnice severním směrem nemělo být technicky problematické. Dále po trase vystává nutnost křížení Moutnického potoka a lokálního biokoridoru podél něj vymezeného, přičemž lokalizace tohoto křížení je v obou variantách srovnatelná. Při řešení přemostění je třeba zajistit průchodnost mostních konstrukcí nejen pro případné povodňové vlny, ale i pro funkčnost biokoridoru vymezeného podél Moutnického potoka a minimalizovat zásahy do doprovodných porostů podél toku. V prostoru opětovného napojení obchvatu Těšan na stávající trasu silnice západně od Těšan dochází opět ke křížení I biokoridoru západně od obce. K tomuto křížení sice dochází i v současnosti v tomto prostoru však dojde k dopravním úpravám a vybudování křižovatky. Při návrhu konkrétního technického řešení napojení obchvatu Těšan zpět na silnici II/308 je třeba zvolit takový způsob převedení biokoridoru přes silnici, aby byla zajištěna jeho funkčnost, a to včetně případného provedení nových výsadeb, tam kde navržené prvky ÚSES nejsou dosud v území realizovány.

V ostatních částech trasy jsou křížení biokoridorů již v současnosti technicky řešena, případné rekonstrukce mostních objektů je opět třeba přizpůsobit průchodnosti koryt vodních toků nejen po stránce hydrotechnické ale rovněž biologické zajistit funkčnost vymezených biokoridorů a minimalizovat zásahy

do koryt vodních toků a do doprovodných porostů podél vodotečí. Jedná se zejména o prostor mezi Těšany a Klobouky u Brna kde dochází ke křížení lokálních biokoridorů a biokoridoru nadregionálního propojujícího lesní komplexy Ždánického lesa a Kloboucka mezi kopci Homole a Ochůzky. ZÚR JMK vymezují nadregionální biokoridor ÚSES NRBK06, který kříží silnici II/380 přibližně v nejvyšším místě trasy. Trasu kříží rovněž biokoridor lokálního významu, větší část vede po hranici ochranného pásma vodního zdroje.

V prostoru mezi Krumvířem a Terezínem dochází ke křížení lokálních biokoridorů podél Spáleného potoka a Trkmanky a na ně vázaných hydrických větví ÚSES.

Citlivou oblastí je potom prostor východně od Čejče, kde se silnice II/308 dostává do kontaktu s biokoridorem propojujícím PP Výchoz a PR Hovoranské louky. Ani v tomto prostoru však nedojde k výrazným zásahům do území a trasa silnice bude vedena po stávajícím tělese komunikace.

Ke všem výše zmíněným křížením ÚSES úseku nového obchvatu Moutnic a Těšan již v současnosti dochází a úpravy silnice II/308 ve stávající stopě je nijak významně nepoznamenají.

6.9 Krajinný ráz a kulturní dědictví

Silnice II/380 nabízí jedinečnou příležitost vnímat krajinu jižní Moravy v její celistvosti. Z rovinného úseku mezi Telnicí a Moutnicemi je pohled do rovinaté krajiny Dyjsko-svrateckého úvalu směrem k Pálavě, v jehož zorném úhlu nejsou žádná sídla. Z kopcovitého úseku po výběžcích Ždánického lesa se otvírá výhled na Brněnsko, lemované Svrateckou pahorkatinou a Drahanskou vrchovinou, a opačným směrem do Pomoraví a na Bílé Karpaty.

Kulturní hodnoty krajiny jsou v jejím historickém dědictví. Na Brněnsku to je krajinná památková zóna Slavkovského bojiště zahrnující obce Telnice, Sokolnice, Újezd u Brna a Žatčany.

Kulturní hodnotu představují rovněž výrazné etnografické regiony Hanácké Slovácko s podoblastí Klobouckou a etnografický region Kyjovsko. Do Hanáckého Slovácka je zasazeno stěžejní dílo venkovského dramatu Maryša, v centru Těšan stojí rekonstruovaná historická kovárna.

Krajinné hodnoty a kulturní tradice se spojují ve vinařských oblastech. Do řešeného území zasahují vinařské oblasti Brněnská, Velkopavlovická a Mutěnická.

Zhodnocení variant z pohledu jejich vlivu na krajinný ráz

Úprava silnice II/308 je navržena ve dvou aktivních variantách, které z pohledu krajinného rázu znamenají zásah především v oblasti Moutnic a Těšan, kde je navržen obchvat obou sídel. Obě aktivní varianty jsou z důvodů vedení ve stejném území a prakticky totožným pohledovým dopadům a nivelitě nově vedeného úseku silnice vzájemně rovnocenné. V území je možné najít optimální trasu vedení obchvatu Těšan i dílčích úprav nivelety stávajících úseků silnice a zvolit její optimální technické řešení (náspej/výkopy, průchody či ekodukty). Takové řešení, spolu s účelným souborem opatření (výsadby doprovodné zeleně), zajistí v rámci možností co možná nejpříjemnější míru zásahu do území, a to nejen z hlediska krajinného rázu.

Varianta nulová nevykazuje žádné další vlivy na krajinný ráz.

Vlivy na nemovité kulturní památky

Trasou plánované komunikace v žádné z variant nebude zasažen žádný z nemovitých objektů evidovaných v ústředním seznamu kulturních památek. Při vlastní výstavbě však může dojít dle přesného umístění tělesa komunikace v rámci koridoru ke střetu s objekty drobné architektury. Objekty v trase nebo její těsné blízkosti bude nutno přemístit.

6.10 Ohniska biodiverzity mimo les a zásah do lesních celků

Pro vyhodnocení vlivu budoucí komunikace na faunu a flóru je třeba provést biologické hodnocení v další fázi projektové přípravy, kdy bude upřesněna trasa a technické řešení stavby. Na úrovni územní studie lze zhodnotit územní střety a míru dotčení ekologicky relativně stabilnějších částí zemědělské krajiny - ohnisek biodiverzity mimo les. Lesní celky nebudou navrhovaným řešením dotčeny.

Řešení úprav silnice v rámci územní studie nemá vzhledem ke svému technickému řešení, vedení trasy převážně v původní stopě a minimálnímu podílu doprovodné zeleně podél stávající silnice významné negativní dopady vůči mimolesní zeleni. Lesních celků se trasa nedotkne vůbec. Úpravy stávajících úseků silnice je třeba provádět tak, aby byly minimalizovány zásahy do stávající zeleně, byly ochráněny vzrostlé stromy a minimalizovalo se případné kácení. Obě varianty vedení obchvatu Moutnic/Těšany jsou z tohoto pohledu rovněž srovnatelné.

Nulová varianta vzhledem k vedení ve stávající trase nezpůsobí žádné významné negativní vlivy na lesní celky resp. mimolesní ohniska biodiverzity.

6.11 Vlivy na osídlení a možnosti rozvoje urbanizace

Funkce bydlení

Řešená silnice prochází průjezdním úsekem sedmi obcí. Přičemž nejkritičtější situace je v Moutnicích, která je díky vedení silnice v ulicovce středem obce s několika lomeními zatížena poměrně významně hlukem z dopravy. Tato problematika bude vyřešena navrhovaným obchvatem Moutnice/Těšany, přičemž řešení obchvatu v obou variantách je z hlediska pohody bydlení v obcích rovnocenné.

Nové úpravy silnice II/380 nebudou mít významný vliv na možnosti rozvoje urbanizace v jednotlivých obcích. Územní studie převzala návrhové plochy z územních plánů jednotlivých obcí. Problematické se jeví pouze vymezení ploch bydlení v Kloboukách u Brna až do těsné blízkosti silnice II/308. V tomto případě by bylo vhodné přeřešit další funkční využití těchto ploch, resp. stanovit takové podmínky využití území, které znemožní umístování hlukově chráněných objektů do těsné blízkosti silnice. To znamená např. orientovat parcely a zastavovací plán pro obytné domy do ulice zahradami, stanovit vhodný odstup uliční čáry od komunikace a orientaci objektů tak, aby pobytové místnosti byly umístěny v odvrácené poloze od silnice II/308.

Rekreační funkce

Co se týče rekreačních funkcí území díky jižnímu vedení obchvatu Těšan nedojde k oddělení obce a jejího rekreačního zázemí v severní části katastru. Jedná se o oblast individuální rekreace. Z hlediska celospolečenského dopadu na rekreační funkce území nebude mít řešená úprava silnice II/308 významnější negativní. Silnice v území funguje i dnes a tudíž nebude s výjimkou obchvatu Moutnice/Těšany vložen do území žádný nový technicistní prvek. Z rekreačního hlediska je území vhodné spíše pro rodinnou a vinařskou rekreaci a silnice je tudíž dopravní tepnou, která přivádí návštěvníky do regionu. Stejně bude fungovat i nadále. Trasu je třeba zapojit do okolí pomocí řešení krajinné

Výrobní funkce

Soustředěné plochy výroby a služeb využívající kontakt s II/380 jsou v Telnicích, Kloboukách a v Čejči. Výrobní funkce území nebudou vedením trasy II/308 významně dotčeny, komunikace potenciálně přinese další rozvoj výrobních funkcí v návaznosti na v současnosti již využívané výrobní plochy, které jsou vymezeny v územních plánech již dnes.

Rozvoj urbanizace

Územní studie nevymezuje nové póly rozvoje v souvislosti s úpravou silnice II/308. V oblasti Moutnic bylo navrženo doplnění rozvojových ploch směrem ke koridoru navrhovaného obchvatu obce.

6.12 Kumulativní a synergické vlivy

Kumulativními a synergickými vlivy lze rozumět účinky vzniklé v důsledku hromadného nebo společného působení. Rozdíl mezi oběma pojmy v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí je možno demonstrovat následovně: kumulativní (hromadný vliv) je dán součtem vlivů stejného druhu, např. více menších zdrojů oxidu dusičitého umístěných blízko sebe způsobí významný vliv na ovzduší „nahromaděním“ těchto emisí, přičemž při posuzování jednotlivých zdrojů izolovaně by takový vliv nemusel být shledán. Synergický (společný) vliv vzniká působením vlivů různého druhu a je od těchto vlivů odlišný, např. současné působení vícero zdrojů různých emisí (průmyslové objekty, povrchové doly, automobilová doprava, letecká doprava) může mít za následek např. kombinované vlivy na lidské zdraví, tento druh vlivů je však velmi těžce měřitelný.

V rámci posouzení vlivů územní studie silnice II/308 na životní prostředí nebyly identifikovány žádné kumulativní ani synergické vlivy řešení územní studie na jednotlivé složky životního prostředí ani na sledovaná hodnotící kritéria.

7. POPIS NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ PRO PŘEDCHÁZENÍ, SNÍŽENÍ NEBO KOMPENZACI VŠECH ZÁVAŽNÝCH NEGATIVNÍCH VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Vzhledem k tomu, že územní studie jako územně plánovací podklad nedisponuje žádnou formou závaznosti je následující výčet navrhovaných opatření (rozuměj doporučení resp. podněty) pro přecházení, snížení resp. kompenzaci závažných negativních vlivů na životní prostředí pojat tak, aby jej bylo možné dle potřeby implementovat do následné územně plánovací dokumentace na všech úrovních a rovněž využít pro fáze konkrétní projektové přípravy ať už v územním, tak i ve stavebním řízení. Nejedná se tedy pouze o seznam územně-plánovacích opatření, ale rovněž i o doporučení technická resp. technologická a strategická.

7.1 Územně plánovací opatření

- Promítnout trasy posuzované komunikace včetně důsledků z nich plynoucích tj. zejména doprovodné dopravní infrastruktury a ochranných pásem dosahu nepříznivých vlivů do všech stupňů územně plánovací dokumentace.

7.2 Veřejné zdraví

- V rámci další projektové přípravy stavby prověřit pomocí měření hluku a hlukové studie v průjezdních úsecích obcí hlukovou situací a případně navrhnout a realizovat protihluková opatření na budovách.

7.3 Ovzduší

- Upřednostňovat využití výrobních ploch v návaznosti na silnici II/308 pro lehkou výrobu, resp. skladovací a logistické areály.

7.4 Hluková situace

- V další fázi projektové přípravy konkrétní stavby zpracovat na základě aktuálních dopravních kartogramů podrobnější hlukovou studii pro fázi výstavby i provozu a provést případný návrh protihlukových opatření,
- koordinovat návrh a výstavbu protihlukových opatření na jednotlivých stavebních úsecích tak, aby byla zajištěna jejich návaznost.

7.5 ZPF a PUPFL

- Stanovit bilance záborů a provést podrobný pedologický průzkum,
- vyřešit střety s provedenými pozemkovými úpravami v Moutnicích,
- v dohodě s orgánem ochrany půd rozhodnout o využití případných přebytků půd,
- nezpevněné plochy naspů resp. zářezů zabezpečit proti povrchovému ronů vhodnou technologií např. osetím travobylinnou směsí ve stanovištně odpovídající vhodné druhové skladbě.

7.6 Nerostné bohatství a horninové prostředí

- V rámci předprojektové přípravy provést podrobný geologický průzkum vybrané trasy.

7.7 Hydrologické poměry

- V dalších fázích přípravy výstavby zpracovat podrobnou hydrogeologickou studii a studii ovlivnění podzemních vod a vodních zdrojů,
- navrhnout taková technická opatření, aby k omezení průchodnosti koryt vodních toků, zvýšení rizika vzduší povodňových vln, resp. ohrožení obydlených území,

- v případě zásahu do vodotečí provádět úpravy tak, aby byl zachován resp. obnoven přirozený charakter toku.

7.8 ZCHÚ a NATURA 2000

Z hlediska dopadů územní studie na ZCHÚ a lokality soustavy NATURA 2000 nejsou navržena žádná kompenzační opatření.

7.9 ÚSES a VKP

- Střety s vymezenými skladebnými částmi ÚSES a zachování jejich prostupnosti je nutno individuálně řešit pro každou skladebnou část odděleně v navazujících stupních projektové přípravy zejména s cílem zachování funkčnosti ÚSES a zabezpečení migračních tras pro živé organismy.

7.10 Krajinný ráz a kulturní dědictví

- Před vlastní výstavbou podrobit území trvalého záboru archeologické prospekci,
- za účelem začlenění trasy komunikace do krajiny navrhnout a při výstavbě realizovat terénní úpravy včetně vegetačních úprav naspů a výsadby doprovodné zeleně.

7.11 Ohniska biodiverzity mimo les a lesní celky

- Kompenzovat břehové a doprovodné porosty vodních toků poškozených výstavbou komunikace,
- při navrhování resp. úpravách mostních konstrukcí dodržet základní parametry průchodnosti biokoridorů.

7.12 Osídlení a možnosti rozvoje urbanizace

- Přehodnotit funkční využití návrhových ploch bydlení v Kloboukách u Brna v těsné blízkosti silnice II/308 resp. regulativ zastavování těchto ploch tak, aby nedocházelo k výstavbě objektů, které by znamenaly zatížení hlukově chráněných prostor nadlimitním hlukem z dopravy.

8. SHRnutí A VÝBĚR VARIANT

Aktivní varianta A

Hlavní negativní důsledek varianty A je zásah do zemědělského půdního fondu, naopak příznivě se projeví odklon tranzitní dopravy ze zastavěného území Moutnic a Těšan, včetně důsledků jako je další nezvyšování zátěže hlukem a znečištěním ovzduší a zvýšení bezpečnosti obyvatel. Zbytek trasy je veden ve stávající stopě a znamená především úpravu povrchu, rozšíření silnice od kategorie S9,5/80 a zlepší se místní organizace dopravy, přechody pro pěší, dopravní značení a napojení místních komunikací s důsledky zlepšení plynulosti provozu, snížení prašnosti a zvýšení bezpečnosti obyvatel a komfortu obsluhy veřejnou dopravou podél celé trasy.

Aktivní varianta B

Aktivní varianta B se od varianty A liší především v trasování obchvatu Moutnic a Těšan, kdy je trasa silnice II/308 v této variantě vedena v relativně vzdálenější poloze vůči Moutnicích. V rámci posouzení vlivů na životní prostředí však nebyl prokázán významný rozdíl mezi oběma aktivními variantami silnice II/308 v prostou obchvatu Moutnic a Těšan. Obě varianty jsou v zásadě rovnocenné. Hlavním negativním důsledkem varianty B je stejně jako tomu je u varianty A zásah do zemědělského půdního fondu, naopak příznivě se projeví odklon tranzitní dopravy ze zastavěného území Moutnic a Těšan, včetně důsledků jako je další nezvyšování zátěže hlukem a znečištěním ovzduší a zvýšení bezpečnosti obyvatel. Zbytek trasy je veden ve stávající stopě a znamená především úpravu povrchu, rozšíření silnice od kategorie S9,5/80 a zlepší se místní organizace dopravy, přechody pro pěší, dopravní značení a napojení místních komunikací s důsledky zlepšení plynulosti provozu, snížení prašnosti a zvýšení bezpečnosti obyvatel a komfortu obsluhy veřejnou dopravou podél celé trasy.

Varianta nulová

Varianta nulová znamená zachování stávajícího stavu bez úpravy silnice II/380, která tak bude muset čelit důsledkům zvyšujících se intenzit dopravy bez adekvátních úprav ať už technických nebo organizačních. Tato varianta není dobře srovnatelná s variantami zasahujícími do volné krajiny návrhem nové trasy vedení silnice v celé řadě kritérií životního prostředí (např. voda, půda, VKP, ÚSES a další) nevykazuje žádné významné negativní vlivy na životní prostředí z důvodu prostého faktu, že její trasa již existuje a nebude mít přímé negativní důsledky do území. Avšak při zohlednění takových kritérií jako jsou vlivy hlukové a imisní zátěže, vlivů průjezdu tranzitní dopravy zastavěným územím obcí lze konstatovat, že má převažující negativní vlivy z hlediska ochrany ovzduší, dalšího zvyšování hlukové zátěže a zejména z hlediska veřejného zdraví a bezpečnosti obyvatel.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že problematika ochrany životního prostředí je řešitelná ve všech předložených realizačních variantách. V důsledku vlivů na životní prostředí preferujeme realizaci jedné z aktivních variant, přičemž zjištěné vlivy tohoto řešení na životní prostředí nejsou natolik významné a rozdílné, aby bylo možné z tohoto hlediska některou z variant jednoznačně upřednostnit. Obě aktivní varianty navrženého řešení jsou z pohledu životního prostředí prakticky rovnocenné. Při případném dalším sledování je třeba učinit nejlepší dostupná opatření, jež mohou zmírnit dopady vedení nové komunikace jak na obyvatelstvo a veřejné zdraví, tak na přírodní a jiné složky životního prostředí.

9. ZHODNOCENÍ ZPŮSOBU ZAPRACOVÁNÍ CÍLŮ CHRANY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PŘIJATÝCH NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI DO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE A JEJICH ZOHLEDNĚNÍ PŘI VÝBĚRU VARIANT ŘEŠENÍ.

Podkladem pro posuzování byla Územní studie silnice II/308 Sokolnice - Čejč, podklady poskytnuté jejím pořizovatelem KÚ JMK a zpracovatelem - firmou UAD studio, studium odborné literatury, veřejně dostupných informací, vlastní terénní průzkumy a archiv zpracovatele.

Posouzení vlivů na ovzduší a klima bylo provedeno na základě informací o konfiguraci terénu z mapových podkladů a vlastní prohlídky trasy, dále byly využity informace ČHMÚ a Krajského úřadu Jihomoravského kraje. Rozsah a vypovídající schopnost použitých podkladů byly pro vyhodnocení dostatečné.

Posouzení hlukové situace bylo zpracováno na základě údajů o budoucích intenzitách na plánované nadřazené dopravní síti pro jednotlivé varianty II/308, jež byly převzaty z dopravního modelu, zpracovaného firmou PK OSSENDORF, z údajů o konfiguraci terénu, mapových podkladů a vlastní prohlídky trasy.

Soulad s nadřazenou ÚPD a rozvojovými koncepcemi na regionální i místní úrovni:

Politika územního rozvoje ČR 2008, návrh – pracovní znění stanoví republikové priority územního plánování pro zajištění trvale udržitelného rozvoje.

V kapitole 2.2, odst. 24 požaduje vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby posuzovat vždy s ohledem na to, jaké vyvolá nároky na změny veřejné dopravní infrastruktury a veřejné dopravy.

V kapitole 3.2 Koncepce, odst. 42, OB3 Rozvojová oblast Brno ukládá úkoly pro územní plánování: Vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od dálnice D1 v souvislosti s rozvojem komerční zóny Brno-jih.

ZÚR JMK upřesnilo Rozvojovou oblast OB3 Brno vymezenou PÚR ČR. Podle spádové oblasti vymezily rovněž hranici Brněnské aglomerace, která kopíruje vnější hranice správních obvodů obcí Moutnice a Těšany. Terezín a Čejč zahrnuly do specifické oblasti nadmístního významu N-SOB4 Hovoransko

Oblast podél II/380 představuje potenciální rozvojovou osu Brno – Klobouky – Hodonín. Územní studie silnice II/380 bude podkladem, který ověří, případně odhalí nové možnosti rozvoje území.

ZÚR JMK stanovují potřebu zpracování územní studie, jejímž obsahem bude prověření koridoru pro optimální vedení silnice II/380 a jejím cílem zlepšení dopravní situace a úrovně životního prostředí v zahrnutém území a v zastavěných částech dotčených sídel a získání podkladu pro koordinaci jednotlivých ÚPD.

Studie aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí (Atelier ERA, 10/2009) vymezila uvnitř Brněnské aglomerace rozvojový směr osídlení G1 Sokolnice – Telnice – Újezd u Brna – Hostěrádky – Rešov – Křenovice podmíněný podporou železničního IDS. Moutnice, Nesvačilka, Těšany a Žatčany identifikuje jako oblast G2 - oblast podmíněného rozvoje sídelní struktury bez přímé vazby na železniční IDS.

Lze konstatovat, že řešení územní studie silnice II/308 Sokolnice – Čejč tak, jak je navržena je v souladu s požadavky kladenými na území nadřazenými územně plánovacími dokumenty.

Soulad s cíli ochrany životního prostředí přijatými na vnitrostátní úrovni:

Výsledkem vyhodnocení vlivu územní studie na životní prostředí je rovněž zhodnocení, zda je územní studie v souladu s cíli ochrany životního prostředí přijatými na vnitrostátní úrovni, které sloužily jako podklad pro stanovení referenčního rámce a identifikace a vyhodnocení základních střetů se stanovenými prioritními pozitivními trendy v ochraně životního prostředí. Navržena jsou rovněž opatření pro zamezení negativních vlivů územního plánu na ŽP (viz kapitola VII). Tato opatření tedy slouží zároveň jako opatření pro docílení souladu vzhledem k na národní a komunitární úrovni přijatým cílům ochrany životního prostředí.

Ze SEA vyhodnocení vyplynuly následující hlavní střety s cíli ochrany ŽP:

Aktivní varianty:

- Zábory ZPF u obou aktivních variant - rozpor s cíli v oblasti nakládání s neobnovitelnými zdroji a ochrany půdy a jejích funkcí - Státní politika ŽP, NEHAP ČR, Strategie udržitelného rozvoje ČR a další. Vzhledem k veřejnému zájmu na odvedení dopravní zátěže z center obcí a zvýšení bezpečnosti však je zábor pro vedení obchvatu Moutnic a Těšany a pro ostatní úpravy silnice II/308, navzdory tomu, že se jedná o půdy nejvyšších tříd ochrany, odůvodnitelný.

Nulová varianta:

- Postupné zvyšování intenzit dopravy urbanizovaným územím a zhoršení situace v Moutnicích a Těšanech – další zvýšení hlukové zátěže a znečištění ovzduší, zhoršující se bezpečnostní situace podél stávající trasy II/308 - rozpor s cíli v oblasti ochrany veřejného zdraví, ochrany ovzduší, ochrany před hlukem - NEHAP ČR, Státní politika životního prostředí, Program snižování emisí.

Vedení a úpravy silnice II/308 tak, jak jsou navrženy jsou v souladu s obecně platnými zásadami ochrany životního prostředí a veřejného zdraví, kdy návrh řeší nejproblematictější úseky stávající komunikace převedením tranzitní dopravy mimo hustě obydlená území a přitom se snaží v maximální míře zachovat stávající stopu komunikace v krajině, a tím i minimalizovat vlivy jejích úprav na životní prostředí. Realizací úprav navržených v územní studii nedojde k zásahu do zvláště cenných částí krajiny mimo stávající disturbance ani k neadekvátním zásahům do jednotlivých složek životního prostředí a jeho hodnot.

Celkově lze na základě provedeného vyhodnocení a navržených opatření konstatovat, že v případě, že budou uplatněna opatření navržená v kapitole 7 nebude územní studie v zásadním rozporu s cíli ochrany životního prostředí přijatými na vnitrostátní resp. komunitární úrovni.

10. NETECHNICKÉ SHRNUÍ VÝŠE UVEDENÝCH ÚDAJŮ

Tato část dokumentace je určena zájemcům o všeobecné informace. Jsou zde shrnuty veškeré předchozí kapitoly do přehledné a stručnější formy. Podrobnější informace zájemce najde v předchozích kapitolách.

Navzdory tomu, že zákon nenařizuje posuzování vlivů na životní prostředí u územně plánovacích podkladů, kterým územní studie je předkládané posouzení vlivů Územní studie silnice II/308 Sokolnice - Čejč na životní prostředí (SEA) je vypracováno, tak aby po formální a věcné stránce naplňovalo požadavky zákona číslo 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, a v rozsahu dle přílohy zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Pořizovatelem územní studie je krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování. Zpracování vyhodnocení probíhalo současně s přípravou samotné územní studie v průběhu roku 2012.

Cílem studie je zlepšení dopravní situace a úrovně životního prostředí v zahrnutém území a v zastavěných částech dotčených sídel a získání podkladu pro koordinaci jednotlivých ÚPD.

Údaje o současném stavu životním prostředí v dotčeném území jsou shrnuty v kapitole 2. Vývoj životního prostředí bez provedení koncepce je popsán v kapitole 2.11. Vlivy koncepce na popsány v kapitole 3.

Územní studie navrhuje funkční a prostorové uspořádání podél stávající silnice II/308 jako páteře celého území a na ni navazující rozvoj urbanizace, úpravy dopravní stavby.

V území je možné najít optimální trasu vedení obchvatu Těšan i dílčích úprav nivelety stávajících úseků silnice a zvolit její optimální technické řešení (náspy/výkopy, průchody či ekodukty). Takové řešení, spolu s účelným souborem opatření, zajistí v rámci možností co možná nejpříjemnější míru zásahu do území.

Z provedeného posouzení vyplynuly následující závěry:

Aktivní varianta A

Hlavní negativní důsledek varianty A je zásah do zemědělského půdního fondu, naopak příznivě se projeví odklon tranzitní dopravy ze zastavěného území Moutnic a Těšan, včetně důsledků jako je další nezvyšování zátěže hlukem a znečištěním ovzduší a zvýšení bezpečnosti obyvatel. Zbytek trasy je veden ve stávající stopě a znamená především úpravu povrchu, rozšíření silnice od kategorie S9,5/80 a zlepší se místní organizace dopravy, přechody pro pěší, dopravní značení a napojení místních komunikací s důsledky zlepšení plynulosti provozu, snížení prašnosti a zvýšení bezpečnosti obyvatel a komfortu obsluhy veřejnou dopravou podél celé trasy.

Aktivní varianta B

Aktivní varianta B se od varianty A liší především v trasování obchvatu Moutnic a Těšan, kdy je trasa silnice II/308 v této variantě vedena v relativně vzdálenější poloze vůči Moutnicích. V rámci posouzení vlivů na životní prostředí však nebyl prokázán významný rozdíl mezi oběma aktivními variantami silnice II/308 v prostou obchvatu Moutnic a Těšan. Obě varianty jsou v zásadě rovnocenné. Hlavním negativním důsledkem varianty B je stejně jako tomu je u varianty A zásah do zemědělského půdního fondu, naopak příznivě se projeví odklon tranzitní dopravy ze zastavěného území Moutnic a Těšan, včetně důsledků jako je další nezvyšování zátěže hlukem a znečištěním ovzduší a zvýšení bezpečnosti obyvatel. Zbytek trasy je veden ve stávající stopě a znamená především úpravu povrchu, rozšíření silnice od kategorie S9,5/80 a zlepší se místní organizace dopravy, přechody pro pěší, dopravní značení a napojení místních komunikací s důsledky zlepšení plynulosti provozu, snížení prašnosti a zvýšení bezpečnosti obyvatel a komfortu obsluhy veřejnou dopravou podél celé trasy.

Varianta nulová

Varianta nulová znamená zachování stávající stavu bez úpravy silnice II/380, která tak bude muset čelit důsledkům zvyšujících se intenzit dopravy bez adekvátních úprav ať už technických nebo organizačních. Tato varianta není dobře srovnatelná s variantami zasahujícími do volné krajiny návrhem nové trasy vedení silnice v celé řadě kritérií životního prostředí (např. voda, půda, VKP, ÚSES a další) nevykazuje žádné významné negativní vlivy na životní prostředí z důvodu prostého faktu, že její trasa již existuje nebude mít přímé negativní důsledky do území. Avšak při zohlednění takových kritérií jako jsou vlivy hlukové a imisní zátěže, vlivů průjezdu tranzitní dopravy zastavěným územím obcí lze konstatovat, že má převažující negativní vlivy z hlediska ochrany ovzduší, dalšího zvyšování hlukové zátěže a zejména z hlediska veřejného zdraví a bezpečnosti obyvatel. Samostatnou kapitolou by potom bylo zhodnocení její

realizovatelnosti a zásadních negativ z hlediska dopravního, to však není úkolem studie vlivů na životní prostředí.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že problematika ochrany životního prostředí je řešitelná ve všech předložených realizačních variantách. V důsledku vlivů na životní prostředí preferujeme realizaci jedné z aktivních variant, přičemž zjištěné vlivy tohoto řešení na životní prostředí nejsou natolik významné a rozdílné, aby bylo možné z tohoto hlediska některou z variant jednoznačně upřednostnit. Obě aktivní varianty navrženého řešení jsou z pohledu životního prostředí prakticky rovnocenné. Při případném dalším sledování je třeba učinit nejlepší dostupná opatření, jež mohou zmírnit dopady vedení nové komunikace jak na obyvatelstvo a veřejné zdraví, tak na přírodní a jiné složky životního prostředí.

POUŽITÉ PODKLADY

- [1] BALATKA, J. a kol.(1971): „Regionální členění reliéfu ČSSR. 1: 500 000“, Brno, GGÚ ČSAV
- [2] BUČEK,A.(ed.)(1984): „Geografická diferenciacie Jihomoravského kraje jako podklad pro optimalizaci životního prostředí.“, GgÚ ČSAV, Brno, 211 str.
- [3] BUDAY. T. (1996): Geologická Mapa ČR. Mapa předčtvrtohorních útvarů 1:200 000, list Brno. ČGU Brno.
- [4] CULEK, M. a kol. (1996): „Biogeografické členění České republiky“, Enigma, Praha.
- [5] DEMEK, J. a kol. (1987) : „Zeměpisný lexikon ČSR – Hory a nížiny“, Academia Praha.
- [6] CHLUPÁČ, I. a kol. (2002): Geologická minulost České republiky, Academia Praha
- [7] kol. (1961): Podnebí ČSSR - Tabulky. Praha, HMÚ, 379 str.+ 6 map
- [8] Michlíček, E. a kol. (1986): Hydrogeologické rajóny ČSR, sv. 2, Povodí Moravy a Odry, Geotest, Brno
- [9] MORAVEC, J. (1994): „Fytocenologie“, Academia, Praha.
- [10] NEUHÄUSLOVÁ, Z. (1998): „Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky“, Academia, Praha.
- [11] Olmer M. a kol. (2005):Hydrogeologická rajonizace 2005 v České republice, VUV TGM Praha
- [12] QUITT,E. (1979): „Mezoklimatické regiony ČSR. 1:500 000“, Brno, GGÚ ČSAV
- [13] Skalický V. (1988): Regionálně fyto geografické členění.– In: Hejný S. & Slavík B. [eds.], Květena České socialistické republiky 1: 103–121, Academia, Praha.
- [14] VLČEK a kol. (1984): „Zeměpisný lexikon ČSR – Vodní toky a nádrže“, Academia Praha.

Příslušné právní normy a metodické pokyny

Informace ze sítě WWW (stránky MŽP, KÚ JMK, jednotlivých obcí).

KONEC HLAVNÍHO TEXTU POSOUZENÍ

Datum zpracování oznámení, podpis zpracovatele oznámení a seznam osob, které se podílely na zpracování oznámení se nachází v jeho úvodní části.