

Kapitola G

Komplexní zdůvodnění přijatého řešení

G. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení

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

Cílem zásad územního rozvoje, jakožto územně plánovací dokumentace, je vytváření podmínek pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území.

V rámci pořizování zásad územního rozvoje dochází ke koordinaci veřejných a soukromých záměrů změn v území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu těchto zájmů na rozvoji území Jihomoravského kraje. Přitom dochází ke konkretizaci ochrany veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů.

Zásady územního rozvoje obsahují komplexní řešení účelného využití a prostorového uspořádání území. ZÚR JMK byly vyhodnoceny z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, s důrazem na posouzení vlivů realizace záměrů obsažených v ZÚR JMK na životní prostředí.

V rámci plnění úkolů územního plánování při pořizování zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje byl zjišťován a posouzen stav území, jeho přírodních, kulturních a civilizačních hodnot i pro záměry, pro něž zásady územního rozvoje navrhly územní ochranu v podobě územních rezerv, a tím stanovují potřebu jejich dalšího prověření.

ZÚR JMK vymezují plochy, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií.

Stanovují požadavky na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí.

V souladu s ustanoveními právních předpisů prováděcích stavební zákon ZÚR JMK v regulaci postupují od obecně vymezených cílů a úkolů až k vymezení přiměřeně konkrétních podmínek realizace jednotlivých navržených záměrů. S ohledem na posledně uvedené je nezbytné vnímat zásady územního rozvoje jako komplexní, strukturovanou a vzájemně provázanou územně plánovací dokumentaci.

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

Zajištění udržitelného rozvoje území je jedním ze základních cílů územně plánovací činnosti. Z hlediska republikových priorit územního plánování vychází zásady územního rozvoje z politiky územního rozvoje. Priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území Jihomoravského kraje (dále jen „Priority“) jsou prioritními cíli územního plánování Jihomoravského kraje pro dosažení vyváženého vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel. Cíle stanovené v Prioritách usměřňují další územně plánovací činnosti obcí v konkrétních územních podmínkách Jihomoravského kraje, které jsou dále zpřesňovány ve věcně příslušných požadavcích na uspořádání a využití území a v úkolech pro územní plánování nebo v jiných speciálních ustanoveních ZÚR JMK. Priority svou podrobností odpovídají požadavkům a jevům, které lze v ZÚR JMK řešit popř. ovlivnit.

(k bodům 1 – 23)

V souladu s charakterem území kraje a se strukturou jeho osídlení zpřesňují Priority v bodech 1 až 23 obecné cíle a úkoly územního plánování podle stavebního zákona. Priority Jihomoravského kraje obsažené v návrhu ZÚR JMK jsou v souladu s republikovými prioritami podle PÚR ČR ve znění politiky územního rozvoje:

priorita ZÚR JMK	zohlednění priority z politiky územního rozvoje
1	0 – vazba na čl. (4) a (5)
2	(15), (17), (18), (27)
3	(18)
4	(15), (16), (18), (20), (21), (27), (32)
5	(16a)
6	(14), (15), (18), (20), (21)
7	(23), (27), (29)
8	(23), (24), (27), (29)
9	(23), (30)
10	(20a)
11	(27)
12	(14), (20), (24), (25), (28)
13	(24a)
14	(14)
15	(14a)
16	(16), (17), (18), (19), (22), (23)
17	(14), (15), (17), (27), (28)
18	(25), (26)
19	(31)
20	(20), (25)
21	(24), (25)
22	priorita krajská
23	priorita krajská

priorita politiky územního rozvoje	zohlednění v prioritě ZÚR JMK
(14)	6, 12, 14, 17
(14a)	15
(15)	2, 4, 6, 17
(16)	4, 16
(16a)	5
(17)	2, 16, 17
(18)	2, 3, 4, 6, 16
(19)	16
(20)	4, 6, 12, 20
(20a)	10
(21)	4, 6
(22)	16
(23)	7, 8, 9, 16
(24)	8, 12, 21
(24a)	13
(25)	12, 14, 20, 21
(26)	18
(27)	2, 4, 7, 8, 11, 17
(28)	12, 17
(29)	7, 8
(30)	9
(31)	19
(32)	4

Implementace krajských priorit v ÚPD obcí a při rozhodování v území bude ovlivněna rozdílnými územními podmínkami v jednotlivých částech kraje. Zvláště citlivé přístupy k příznivému vyvážení priorit je nutno volit v území ochrany přírody a krajiny, která však poskytují současně též atraktivní prostředí pro turistiku a rekreaci a mohou přinášet značný socioekonomický užitek.

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

ZÚR JMK zpřesňují vymezení **OB3** metropolitní rozvojové oblasti **Brno** a rozvojových os **OS5**, **OS9**, **OS10** a **OS11** vymezených na území Jihomoravského kraje v politice územního rozvoje a dále vymezují další rozvojovou oblast a rozvojové osy, které svým významem přesahují území více obcí (rozvojová oblast nadmístního významu a rozvojové osy nadmístního významu). U rozvojových

oblastí a rozvojových os vymezených v politice územního rozvoje je kladen důraz na vytváření územních podmínek pro umístění aktivit mezinárodního a republikového významu a rozvoj veřejné infrastruktury, u rozvojové oblasti a rozvojových os nadmístního významu jde o podporu a prověření územních nároků regionálního významu. Vymezením rozvojových oblastí a rozvojových os jsou signalizovány možné zvýšené požadavky na provedení změn v území, přičemž jsou respektovány platné limity v území. Konkrétní možnosti provedení změn v území a jejich rozsah prověří podrobnější ÚPD.

Pro vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os v ZÚR JMK byla na základě odborných zkušeností a dosavadní praxe projektanta jako zásadní zvolena níže uvedená věcná kritéria:

Zpřesnění územního rozsahu rozvojových oblastí v ZÚR JMK zohledňuje uspořádání funkčních prostorových vztahů (vyjádřené zejména prostorovými vzorci pracovní dojížděky a stěhování obyvatelstva) a potenciál územní dostupnosti (vyjádřený především mírou dopravní dostupnosti a obslužnosti) s cílem vymezení území s vysokým potenciálem vnitřní funkční provázanosti.

Zpřesněné vymezení rozvojových os v ZÚR JMK odráží především průběh stávajících či plánovaných významných dopravních cest a územní podmínky definující míru ovlivnění rozvoje dotčených sídel (uvažována je zejména poloha center osídlení, rozložení obvykle bydlícího obyvatelstva a fyzicko-geografický charakter území).

(k bodům 24 – 34)

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

- **OB3 metropolitní rozvojová oblast Brno:** Vymezení oblasti v politice územního rozvoje je zdůvodněno ovlivněním území rozvojovou dynamikou krajského města Brna, které představuje silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, z velké části i s mezinárodním významem. Faktorem podporujícím rozvoj oblasti je dobrá dostupnost dálnicemi a I. tranzitním železničním koridorem. Sílíci mezinárodní kooperační svazky napojují oblast zejména na prostor Vídně a Bratislavy. Oblast je v politice územního rozvoje vymezena územím obcí z SO ORP Brno, Blansko (obce ve střední, jihovýchodní a jihozápadní části), Ivančice (obce v jihovýchodní části), Kuřim, Pohořelice (obce ve střední a severní části), Rosice (obce ve východní části), Slavkov u Brna (obce v severní části), Šlapanice, Tišnov (obce v jihovýchodní části) a Židlochovice. Zpřesněné vymezení oblasti v ZÚR JMK vychází z ÚS sídelní struktury Jihomoravského kraje z roku 2014, resp. z výsledků socioekonomických a environmentálních diferenciací území podle rozboru URÚ v ÚAP JMK z roku 2015.

Vymezení OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno v ZÚR JMK je upraveno v souladu s vymezením v politice územního rozvoje. Pro vymezení byla rovněž stanovena věcná kritéria uvedená v úvodní části této kapitoly. Do územního vymezení OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno byla tudíž zahrnuta správní území těch obcí, které primárně splnily podmínky vyplývající z politiky územního rozvoje a výše uvedených věcných kritérií.

Poznámka: Pro potřeby uplatňování nástrojů regionální politiky (Integrované územní investice) byla v rámci studie „Vymezení území Brněnské metropolitní oblasti a Jihlavské sídelní aglomerace

a analýza procesů v těchto územích pro potřeby vyhodnocení synergických efektů investic z ROP JV v území Brna a Jihlavy a pro využití při přípravě programového období EU 2014 – 2020“ v roce 2013 vymezena Brněnská metropolitní oblast (BMO). Výše uvedená studie vymezuje území BMO z hlediska regionálního rozvoje a tím stanovuje širší prostor pro aplikaci nástrojů regionální politiky. Vymezení OB3 je tudíž pro potřeby uplatňování nástrojů územního plánování vymezeno úžeji, přičemž lze reálně předpokládat, že synergické efekty investic z ROP JV se budou projevovat i vně hranice stanovené pro potřeby vymezení OB3 v ZÚR JMK, a to v území BMO.

Mapa BMO z Atlasu Brněnské metropolitní oblasti (2015, Statutární město Brno):



- **OS5 rozvojová osa Praha – (Kolín) – Jihlava – Brno:** Vymezení osy v politice územního rozvoje je pro území Jihomoravského kraje zdůvodněno vazbou území na dálnici D1. Zpřesněné vymezení OS5 na území Jihomoravského kraje zohledňuje reálný vliv dálnice D1 na rozvoj obcí dotčeného území a navazuje přímo na zpřesněné vymezení osy v ZÚR Kraje Vysočina.
- **OS9 rozvojová osa Brno – Svitavy / Moravská Třebová:** Vymezení osy v politice územního rozvoje je pro území Jihomoravského kraje zdůvodněno územím ovlivněným významnými dopravními cestami, a to silnicí I/43 (součást sítě TEN-T), navrhovanou dálnicí D43 a železniční tratí č. 260 Brno – Česká Třebová (I. tranzitní železniční koridor – součást sítě TEN-T) při spolupůsobení center osídlení Blansko, Boskovice, Kunštát a Letovice. Rozvojová osa je v politice územního rozvoje na území kraje vymezena obcemi mimo OB3 metropolitní

rozvojovou oblast Brno s výraznou vazbou na uvedené významné dopravní cesty. Širší vymezení osy v severní části území JMK a její napojení na **N-SOB4** specifickou oblast nadmístního významu Velkoopatovicko vyplývá z polohy koridoru navrhované dálnice D43 a z předpokladu pozitivních vlivů na socioekonomickou stabilizaci a rozvoj dnes oslabeného periferního území specifické oblasti Velkoopatovicko na rozhraní Jihomoravského a Pardubického kraje. S vymezením **OS9** na území Pardubického kraje je vymezení **OS9** na území Jihomoravského kraje koordinováno přímou návazností v severozápadním okraji osy (ve stopě stávající silnice I/43 a železniční trati č. 260).

- **OS10 rozvojová osa (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava):** Vymezení rozvojové osy v politice územního rozvoje je pro území Jihomoravského kraje zdůvodněno územím ovlivněným dálnicemi D1 v úseku hranice JMK / ZLK – Vyškov – Brno a D2 v úseku Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko, železniční tratí č. 250 v úseku Brno – Břeclav (I. tranzitní železniční koridor – součást sítě TEN-T) a spolupůsobením center Vyškov, Hustopeče a Břeclav. Rozvojová osa je v politice územního rozvoje na území kraje vymezena obcemi mimo **OB3** metropolitní rozvojovou oblast Brno s výraznou vazbou na uvedené významné dopravní cesty. Zpřesněné vymezení osy v ZÚR JMK se opírá o výsledky ÚPG JMK z roku 2006, ÚS sídelní struktury Jihomoravského kraje z roku 2014, resp. rozborů URÚ v ÚAP JMK z roku 2015. Zpřesněné vymezení **OS10** na území Jihomoravského kraje navazuje přímo na zpřesněné vymezení rozvojové osy **OS10** v ZÚR Olomouckého kraje.
- **OS11 rozvojová osa Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – hranice ČR / Rakousko:** Vymezení rozvojové osy v politice územního rozvoje je pro území Jihomoravského kraje zdůvodněno územím ovlivněným navrhovanou dálnicí D55 v úseku Uherské Hradiště – Břeclav, železniční tratí č. 330 Přerov – Břeclav (II. tranzitní železniční koridor) a spolupůsobením center Veselí nad Moravou, Strážnice, Hodonín a Břeclav. Osa je v politice územního rozvoje na území kraje vymezena obcemi mimo rozvojovou osu **OS10** s výraznou vazbou na uvedené významné dopravní cesty. Zpřesněné vymezení osy v ZÚR JMK se opírá též o výsledky ÚPG JMK z roku 2006, ÚS sídelní struktury Jihomoravského kraje z roku 2014, resp. rozborů URÚ v ÚAP JMK z roku 2015. Zpřesněné vymezení **OS11** na území Jihomoravského kraje navazuje přímo na zpřesněné vymezení osy v ZÚR Zlínského kraje. Na rozvojovou osu **OS11** navazuje v severovýchodní části rozvojová osa nadmístního významu **N-OS3**.

Vymezení rozvojových os **OS5**, **OS9**, **OS10** a **OS11** v ZÚR JMK je upraveno v souladu s vymezením v politice územního rozvoje. Pro upřesnění vymezení v ZÚR JMK byla rovněž stanovena věcná kritéria uvedená v úvodní části této kapitoly. Do územního vymezení předmětných rozvojových os byla tudíž zahrnuta správní území těch obcí, které primárně splnily podmínky vyplývající z politiky územního rozvoje a výše uvedených věcných kritérií.

(k bodům 35 – 42)

ZÚR JMK dále vymezují rozvojovou oblast nadmístního významu **N-OB1** rozvojová oblast Znojmo a rozvojové osy nadmístního významu **N-OS1** rozvojová osa Znojemská, **N-OS3** rozvojová osa Vídeňská a **N-OS4** rozvojová osa Kyjovská, které hlavní rozvojová území kraje doplňují. Rozvojové oblasti a rozvojové osy jsou na území kraje vymezeny územními obvody obcí, případně k. ú. obcí. Vymezení bylo provedeno na základě socioekonomických a environmentálních diferenciací území

podle vyhodnocení udržitelného rozvoje území v ÚAP JMK a podle konkrétních znalostí stěžejních rozvojových vazeb v území kraje podchycených v ÚPG JMK, v ÚS aglomeračních vazeb města Brna a jeho okolí a v ÚS sídelní struktury Jihomoravského kraje.

- **N-OB1 rozvojová oblast Znojmo:** Rozvojová oblast nadmístního významu je vymezena v ZÚR JMK z důvodu rozvojového potenciálu na území Znojma (jádro rozvojové oblasti) a obcí v jeho zázemí. Oblast je vymezena na území SO ORP Znojmo jako doplnění **OB3** metropolitní rozvojové oblasti Brno a vymezených rozvojových os. Vymezením rozvojové oblasti je sledována podpora Znojma jako významného regionálního centra v relativně periferní příhraniční poloze a dále koordinace rozvoje města Znojma a okolních sídel, především s ohledem na procesy rezidenční i nerezidenční suburbanizace.
- **N-OS1 rozvojová osa Znojemská:** Rozvojová osa nadmístního významu je vymezena v ZÚR JMK z důvodu možných rozvojových impulsů v území podél koridoru silnice I/53 Pohořelice – Znojmo jako významné dopravní spojnice Brno – Znojmo / západní část Dolního Rakouska. Osa je vymezena na území SO ORP Moravský Krumlov, Pohořelice a Znojmo. Osa propojuje **OB3** metropolitní rozvojovou oblast Brno a rozvojovou oblast nadmístního významu **N-OB1**.
- **N-OS2 rozvojová osa Vídeňská:** Rozvojová osa nadmístního významu je vymezena v ZÚR JMK z důvodu rozvojových potenciálů území podél koridoru sledované dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen / Rakousko podle politiky územního rozvoje (součást sítě TEN-T), z důvodů propojení osy na rozvojovou osu Dolního Rakouska (Wien –) Mistelbach – Poysdorf (budoucí kapacitní silnice A5 k realizaci v úseku Mistelbach – Poysdorf do roku 2018) a z důvodu soustředění socioekonomických aktivit zvláště v prostoru centra osídlení Mikulov. Rozvojová osa je vymezena na území SO ORP Mikulov a Pohořelice. Osa navazuje v prostoru Pohořelice na **OB3** metropolitní rozvojovou oblast Brno.
- **N-OS3 rozvojová osa Kyjovská:** Rozvojová osa nadmístního významu je vymezena v ZÚR JMK z důvodu rozvojového potenciálu v území podél úseku železniční trati č. 340 Kyjov – Bzenec – Veselí nad Moravou. Osa je vymezena na území SO ORP Kyjov a Veselí nad Moravou. Vymezení rozvojové osy zohledňuje polycentrický charakter sídelního uspořádání území a podporuje kooperační vazby mezi centry osídlení Kyjov, Vracov a Bzenec (mimo osu pak i Strážnice a Veselí nad Moravou). Osa navazuje jižně na rozvojovou osu **OS11**.

(k bodům 43 – 58)

V ZÚR JMK se v souvislosti s vymezením rozvojových oblastí a rozvojových os ukázala potřeba vymezit také centra osídlení jako územní koncentrace pracovních a obslužných funkcí a současně jako střediska pracovního a obslužného spádu z příslušných spádových území (podklad: ÚS sídelní struktury Jihomoravského kraje, 2014). Identifikace významově odstupňovaných kategorií center osídlení je spolu s vymezením rozvojových oblastí a os, resp. specifických oblastí, předpokladem pro zajištění zejména socio-ekonomické soudržnosti v území kraje. V ZÚR JMK je vymezeno 5 kategorií center osídlení – nadregionální centrum, regionální centrum, subregionální centrum, mikroregionální centrum a lokální centrum.

- **Nadregionální centra:** V ZÚR JMK je vymezeno jedno nadregionální centrum (Brno). Sledovaným cílem je potvrzení a podpora Brna jako centra pracovního a obslužného významu významně přesahujícího měřítko kraje.

- **Regionální centra:** V ZÚR JMK je vymezeno celkem osm regionálních center. Vymezením center je sledována zejména územní stabilizace středisek regionálních pracovních a obslužných funkcí v rámci příslušných spádových území.
- **Subregionální centra:** V ZÚR JMK je vymezeno celkem dvanáct subregionálních center. Cílem vymezení je podpora územně rovnoměrného rozložení nabídky veřejných a spotřebních služeb a pracovních příležitostí. Mezi další sledované cíle patří podpora funkční autonomie center ležících v zázemí center vyššího řádu (zejména Brna) a koordinace spolupráce mezi územně blízkými centry.
- **Mikroregionální centra:** V ZÚR JMK je vymezeno celkem šestnáct subregionálních center. Vymezením center je sledována územní stabilizace sítě zejména základních obslužných středisek v území kraje a podpora jejich dostupnosti. U vybraných center ležících v zázemí center vyššího řádu (zejména Brna) je cílem posilování jejich funkční autonomie.
- **Lokální centra:** V ZÚR JMK je vymezeno celkem sedmnáct lokálních center. Cílem vymezení je podpora základní obslužnosti území prostřednictvím středisek doplňujících soustavu významově nadřazených center a příslušných spádových území. Dílčím sledovaným cílem je zejména podpora dostupnosti lokálních center.

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

Specifické oblasti jsou území se specifickými hodnotami a specifickými problémy, v nichž se dlouhodobě projevují významné vzájemné rozdíly v územních podmínkách pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost obyvatel území. Cílem vymezení specifických oblastí je podpora územních podmínek, které povedou k odstranění nejnaléhavějších problémů snižujících vyváženost udržitelného rozvoje území. Jedná se o problémy vázané na demografické a socioekonomické trendy (snižování počtu obyvatel obcí a demografické stárnutí, omezená nabídka pracovních příležitostí), problémy vyplývající z charakteru sídelní struktury (nižší průměrná velikost sídel), problémy způsobené periferní polohou vůči identifikovaným centrům osídlení (horší dostupnost vyšších typů služeb).

ZÚR JMK na území kraje vymezují čtyři krajské specifické oblasti nadmístního významu **N-SOB1 specifická oblast Vranovsko-Jevišovicko**, **N-SOB2 specifická oblast Horňácko**, **N-SOB3 specifická oblast Olešnicko-Tišnovsko** a **N-SOB4 specifická oblast Velkoopatovicko**. Specifické oblasti jsou na území kraje vymezeny územními obvody obcí, případně k. ú. obcí. Vymezení bylo provedeno na základě socioekonomických a environmentálních diferenciací území podle rozboru URÚ v ÚAP JMK a podle konkrétních znalostí stěžejních rozvojových problematik v území kraje podchycených v ÚPG JMK, ÚS sídelní struktury JMK, Strategii JMK 2020 a v analytické části Integrovaného plánu rozvoje znevýhodněných území.

Zpřesnění územního rozsahu specifických oblastí je založeno zejména na zhodnocení struktury osídlení, vybavenosti obcí a dlouhodobého demografického vývoje obcí. Ukazatele jsou hodnoceny a interpretovány primárně vzhledem k obvyklé či průměrné krajské úrovni; identifikované specifické problémy jsou tedy platné v kontextu kraje. Vymezené specifické oblasti JMK nemusí nutně vykazovat přesahy na území jiných krajů, stejně jako specifické oblasti sousedních krajů nemusí být reflektovány na území JMK.

(k bodům 59 – 68)

- **N-SOB1 specifická oblast Vranovsko-Jevišovicko:** Specifická oblast nadmístního významu je vymezena v ZÚR JMK z důvodu výrazného socioekonomického oslabení, nižší průměrné velikosti a dlouhodobě regresivního demografického vývoje obcí v příhraniční jihozápadní části území kraje v sousedství s Jihočeským krajem, Krajem Vysočina a přiléhajícím územím Dolního Rakouska. Rozvoj oblasti může podpořit intenzivnější využití přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot v území pro cestovní ruch, rekreaci a turistiku a zlepšení dopravní dostupnosti sídel oblasti k silnici I/38, k centru ORP Znojmo a k dalším centrům osídlení v oblasti (Vranov nad Dyjí, Jevišovice), resp. centrům osídlení mimo území kraje (Jemnice, Moravské Budějovice). Rozvoji oblasti může napomoci též sousedství s rozvojovou osou **N-OS1**. V ZÚR Jihočeského kraje není v přiléhajícím území vymezena žádná specifická oblast, v ZÚR Kraje Vysočina jsou v navazujícím území vymezeny specifické oblasti *SOBk4 Jemnicko* a *SOBk5 Hrotovicko*.
- **N-SOB2 Specifická oblast Horňácko:** Specifická oblast nadmístního významu je vymezena v ZÚR JMK z důvodu výrazného socioekonomického oslabení, nižší průměrné velikosti a dlouhodobě regresivního demografického vývoje obcí v jihovýchodní části území kraje v sousedství se Zlínským krajem a územím Slovenska. Rozvoj oblasti může podpořit intenzivnější využití přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot v území pro cestovní ruch, rekreaci a turistiku a zlepšení dopravní dostupnosti sídel oblasti k silnicím I/54, I/55 (dálnice D55) a I/71, k centru území ORP Veselí nad Moravou, k dalším blízkým centrům osídlení (Velká nad Veličkou, Strážnice) a k centrům osídlení na území sousedního Zlínského kraje (Uherský Brod, Uherské Hradiště) a Slovenska. V ZÚR Zlínského kraje je v navazujícím území vymezena specifická oblast *N-SOB1 Bílé Karpaty*.
- **N-SOB3 Specifická oblast Olešnicko-Tišnovsko:** Specifická oblast nadmístního významu je vymezena v ZÚR JMK z důvodu výrazného socioekonomického oslabení, nižší průměrné velikosti a dlouhodobě regresivního demografického vývoje obcí v severozápadní části území kraje v sousedství s Krajem Vysočina a Pardubickým krajem. Rozvoj oblasti může podpořit intenzivnější využití přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot v území pro cestovní ruch, rekreaci a turistiku a zlepšení dopravní dostupnosti sídel oblasti k silnicím I/19 a I/43, k centru ORP Boskovice a k dalším blízkým centrům osídlení (Olešnice, Kunštát), resp. k centrům na území sousedního Kraje Vysočina a Pardubického kraje. V ZÚR Kraje Vysočina je v navazujícím území vymezena specifická oblast *SOBk3 Vysočina – severovýchod*, v ZÚR Pardubického kraje je v navazujícím území vymezena specifická oblast *SOBk2 Jižní Poličsko*.
- **N-SOB4 Specifická oblast Velkoopatovicko:** Specifická oblast nadmístního významu je vymezena v ZÚR JMK z důvodu výrazného socioekonomického oslabení, nižší průměrné velikosti a dlouhodobě regresivního demografického vývoje v severní části území kraje v sousedství s Pardubickým krajem a Olomouckým krajem. Rozvoj oblasti může podpořit intenzivnější využití přírodních, kulturně historických a civilizačních hodnot v území pro cestovní ruch, rekreaci a turistiku a zlepšení dopravní dostupnosti sídel k centru ORP Boskovice a k dalším blízkým centrům osídlení (Velké Opatovice), resp. k centrům na území sousedních krajů (Jevíčko). Významným předpokladem pro rozvoj oblasti je sousedství navazující rozvojové osy **OS9**. V ZÚR Pardubického kraje je v navazujícím území vymezena specifická oblast *SOBk1 Jižní Moravskotřebovsko*, v ZÚR Olomouckého kraje je v navazujícím území vymezena specifická oblast (*bez označení*).

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

(k bodům 69 – 71)

ZÚR JMK vymezují v souladu se stavebním zákonem, plochy a koridory veřejné infrastruktury. Plochy a koridory jednotlivých záměrů jsou vymezeny tak, že jejich součástí jsou všechny související stavby a objekty, u dopravní infrastruktury všechny mimoúrovňové a úrovňové křižovatky a dopravní, které svými plošnými nároky nepřesahují šíři vymezeného koridoru. Pokud tuto šíři překračují, jsou vymezeny jako samostatná plocha nebo koridor. Plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury jsou vymezeny v návrhu i územní rezervě tak, aby maximálně respektovaly zastavěná území a zastavitelné plochy.

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

Pro plánování a usměrňování územního rozvoje ploch a koridorů veřejné infrastruktury v podrobnější územně plánovací a projektové dokumentaci, ZÚR JMK stanovují požadavky na uspořádání a využití území. *Průběh zpracování ZÚR JMK a jejich Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území byl vzájemně koordinován a výsledky vyhodnocení byly průběžně promítány do ZÚR JMK a zohledněny konkrétně u jednotlivých záměrů, zejména pak v kritériích a podmínkách pro rozhodování o změnách v území a v úkolech pro územní plánování.*

G.4.1. Dopravní infrastruktura

(k bodům 72 – 73)

Koncepce dopravy a její dlouhodobý vývoj

Zásady územního rozvoje zpřesňují a rozvíjí úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje a stanovují koncepci rozvoje území kraje, jejíž součástí je i koncepce dopravy.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Koncepce dopravy ZÚR JMK

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

2050 (UV ČR č. 449/2013 Sb.), Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (UV ČR č. 850/2013 Sb.) a dále politiky územního rozvoje.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V souladu s novelou zákona se v ZÚR JMK tímto mění kategorie a označení příslušných pozemních komunikací takto:

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

Převedením příslušných rychlostních silnic do kategorie dálnice (R43 – D43, R46 – D46, R52 – D52, R55 – D55) nedochází v prostorovém vymezení koridorů v ZÚR JMK k žádným změnám. Navrhovaná kategorie rychlostních silnic, ve které byly tyto silnice v předprojektové a projektové dokumentaci připravovány, nedoznává žádných změn, které by vyvolávaly nové územní nároky ve vymezení koridorů (vymezení plně zajišťuje podmínky pro možné umístění stavby), nebo nové přepravní funkce v celém dálničním a silničním systému, navrhovaném v ZÚR JMK.

V ZÚR JMK je z výše uvedených důvodů pro příslušné koridory a územní rezervy užíváno nové označení a kategorie dle novely zákona o pozemních komunikacích s platností ode dne 31. 12. 2015. Změny v zatřídění dálnic a silnic na území ČR sledují především harmonizaci označení a kategorií s označením užívaným v evropské dálniční a silniční síti.

(k bodům 74 – 77)

Koncepce rozvoje silniční dopravy – prověřovaná v koncepčních scénářích v ZÚR JMK

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

- Pro prioritně zatížené dopravní vztahy, které jsou vůči OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno koncentrovány především do radiálních směrů, v souladu s politikou územního rozvoje

ZÚR JMK vymezují koridory kapacitních silnic – dálnice D43 a dálnice D52 (přede dnem nabytí účinnosti zákona č. 268/2015 Sb. – R43 a R52) a dále koridory pro zkapacitnění dálnic D1 a D2 v nejvíce zatížených úsecích OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno.

- Pro silniční napojení Brna na Rakousko (Wien) ZÚR JMK respektují UV ČR č. 713/2010 Sb. a v souladu s aktuálním stavem probíhající postupné realizace dálnice A5 Wien – Schrick – Drasenhofen vymezují koridor dálnice D52 s napojením na Rakousko a budoucí dálnici A5 v přechodovém bodě Mikulov / Drasenhofen.
- Návaznost dálnice D52 na dálniční a kapacitní silniční síť ve směru na Brno ZÚR JMK řeší převedením D52 v koridoru jižní tangenty Rajhrad – Chrlice s návazností na dálnici D2 v Chrlicích (MÚK Chrlice II). Toto řešení z hlediska zajištění potřebné kapacity dálnice D2 vyžaduje její zkapacitnění v úseku Chrlice (MÚK Chrlice II) – dálnice D1 (MÚK Brno-jih).
- Pro tangenciální vztahy (I/38, I/55, D55), zajišťující především regionální dopravní vazby ZÚR JMK v souladu s politikou územního rozvoje vymezují koridory pro dálnici D55 a silnici I/38 s obchvatem Znojma s cílem zkvalitnění stávající nevyhovující infrastruktury a minimalizace negativních vlivů z dopravy na obytná území a lidské zdraví.

Koncepce silniční dopravy a infrastruktury, navrhovaná v ZÚR JMK, je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě jednotlivých koncepčních scénářů, které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje a města Brna jako nadregionálního centra osídlení.

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

poř. č.	záměry
dálnice a rychlostní silnice	
1	zkapacitnění D1 Kývalka – Holubice
2	rychlostní silnice R52 – Pohořelice – státní hranice (včetně obchvatu Mikulova)
3	rychlostní silnice R38 (Strnad)
4	rychlostní silnice R43 (Kalčík)
5	rychlostní silnice R43 – var. Bystrcká
6	rychlostní silnice R43 – var. Bítýšská
7	JZT (jihozápadní tangenta) – var. Modřická
8	JT (jižní tangenta) – var. Modřická
9	rychlostní silnice R55 po D2
10	rychlostní silnice R52 D1 – Rajhrad
11	rychlostní silnice – R43 Česká – Kuřim – Svitávka
12	rychlostní silnice R55 – úsek Moravský Písek – Bzenec
13	rychlostní silnice – R43 Kuřim – Svitávka
14	rychlostní silnice R55 po D2 (var. Kalčík, 2007)
15	rychlostní silnice – R43 (bez úseku D1 – Kuřim)

poř. č.	záměry	
16	JZT (jihozápadní tangenta) – var. Želešická	
17	JT (jižní tangenta) – var. Želešická	
18	rychlostní silnice R55 úsek Staré Město – Bzenec, Přívoz	
ostatní silnice I. třídy		
1	I/38 Znojmo, obchvat	
2	I/53 Znojmo – Pohořelice, homogenizace včetně obchvatu Lechovic	
3	VMO + I/41 Bratislavská radiála	
4	I/55 Břeclav, obchvat	
4b	I/40 Břeclav, obchvat	
5	I/51 Hodonín, obchvat	
6	I/23 Rosice, obchvat	
7	I/19 Sebranice, obchvat	
8	I/43 Letovice – Rozhraní	
9	I/43 Česká – Kuřim	
10	I/52 Mikulov, obchvat	
11	I/43 Kuřim, severní obchvat	
12	I/43 Kuřim, jižní obchvat	
13	II/426 Strážnice, obchvat	
silnice II. třídy (předpoklad realizace do r. 2020 – 2023)		stav přípravy
1	II/385 Čebín – Hradčany, obchvat	EIA, ÚŘ
2	II/416 Blučina, obchvat	rozpracovaná DÚR
3	II/602 Bosonohy, obchvat	studie, není v ÚPD
4	II/380 Tuřany, obchvat	EIA, ÚR, DSP
5	III/15286 Slatina, obchvat (II/417)	rozpracovaná DÚR
6	II/374 Rájec, přeložka	EIA, ÚR, DSP
	II/374 Rájec – Doubravice nad Svitavou	DÚR
	II/374 Lhota Rapotina – Boskovice	studie
7	II/395 Pohořelice – Mikulov	vyvolaná investice jiného investora (DÚR)
	III/3771 Tišnov, přeložka	
	III/41417 Lednice, přeložka	
	II/380 úsek MÚK Černovická terasa – MÚK Průmyslová (VMO Brno)	
silnice II. třídy (předpoklad realizace do r. 2035)		stav přípravy
	II/374 Doubravice – Lhota Rapotina	studie, ÚP
	II/152 Želešice, obchvat	DÚR
	III/4171 Šlapanice, obchvat (II/417??)	ÚP
	II/426 Strážnice, obchvat	DÚR neaktuální
	JVT – II. třída Chrlice D2 – Kobylnice – Tvarožná II/430	
	II/152 Chrlice, obchvat jako součást JVT II	studie
	II/425 Modřice – Rajhrad v případě převedení I/52 Rajhrad – Brno D1 ve stávající trase do tahu R52	není zpracován podklad
	JVT – II. třída. Chrlice D2 – Kobylnice	
	II/425 přeložka	

poř. č.	záměry
	II/385 Kuřim – MÚK Kuřim směr Čebín
	JVT – II. třída. Chrlice D2 – silnice II/380

Prvotně sestavených čtrnáct scénářů, které představují značně rozsáhlý a málo přehledný soubor řešení, bylo agregováno do čtyř koncepčních scénářů – A, B, C, D tak, aby bylo možné zpracovat modelování scénářů a jejich podrobnější prověření. Tyto koncepční scénáře A – D představují ucelené koncepce cílového uspořádání sítě ve čtyřech rozdílných kombinacích záměrů na dálniční a silniční síti, tzn., představují čtyři základní koncepční přístupy k uspořádání sítě, jež simulují jak rezortní koncepci, tak alternativní koncepce či záměry, které byly v minulosti variantně prověřovány, nebo předkládány různými občanskými a ekologickými iniciativami.

Charakteristiky jednotlivých koncepčních scénářů A – D

Koncepční scénář A – „Základní“

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

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

Koncepční scénář B – „Rozvojový – studie Strnad“

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

ZHODNOCENÍ POTENCIÁLU ÚZEMÍ A MODELOVÝCH STAVŮ SILNIČNÍ SÍTĚ JMK

PARDEUBICKÝ KRAJ

SCHÉMA PRO MODELOVÁNÍ DOPRAVY V ROCE 2035 - PODKLAD PRO ZÚR

B. VARIANTA ROZVOJOVÁ - STUDIE STRNAD

DÁLNIČNÍ A RYCHLOSTNÍ SILNICE

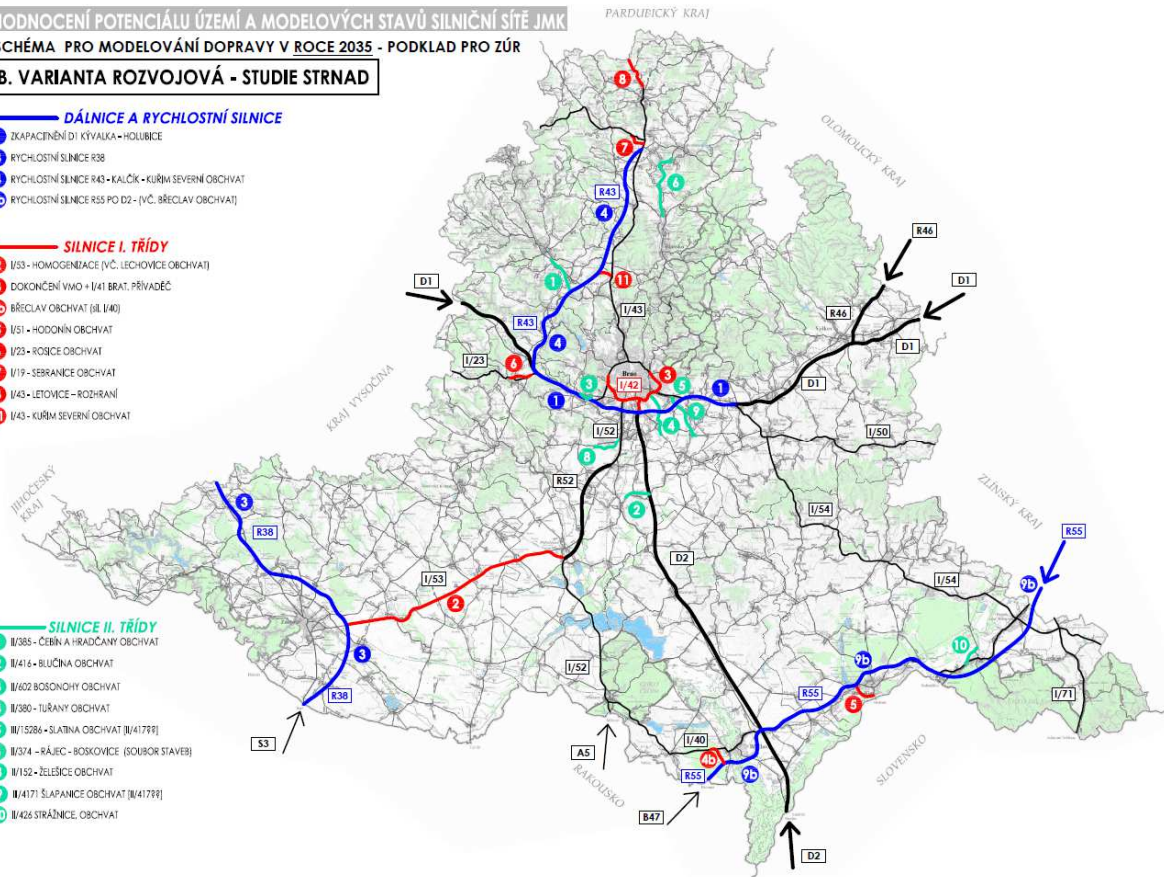
- 1 ZKAPACITNĚNÍ D1 KÝVALKA - HOLUBICE
- 3 RYCHLOSTNÍ SILNICE R38
- 4 RYCHLOSTNÍ SILNICE R43 - KALČEK - KURŮM SEVERNÍ OBCHVAT
- 9b RYCHLOSTNÍ SILNICE R55 PO D2 - (VČ. BŘECLAV OBCHVAT)

SILNICE I. TŘÍDY

- 2 I/53 - HOMOGENIZACE (VČ. LECHOVICE OBCHVAT)
- 3 DOKONČENÍ VMO + I/41 BRAT. PŘIVADĚČ
- 4b BŘECLAV OBCHVAT (SIL I/40)
- 5 I/51 - HODONÍN OBCHVAT
- 6 I/23 - ROVICE OBCHVAT
- 7 I/19 - SEBRANICE OBCHVAT
- 8 I/43 - LETOVICE - ROZHŘANÍ
- 11 I/43 - KURŮM SEVERNÍ OBCHVAT

SILNICE II. TŘÍDY

- 1 II/385 - ČEBŮV A HRADČANŮV OBCHVAT
- 2 II/416 - BLUČINA OBCHVAT
- 3 II/602 BOBŠOVŮV OBCHVAT
- 4 II/380 - TUŘANŮV OBCHVAT
- 5 II/15286 - SLATINA OBCHVAT (II/41778)
- 6 II/374 - RÁJEC - BOSKOVICE (SOUBOR STAVEB)
- 8 II/152 - ŽELÉZICE OBCHVAT
- 9 II/4171 ŠLAPANICE OBCHVAT (II/41778)
- 10 II/426 STRÁŇNICE OBCHVAT



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

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

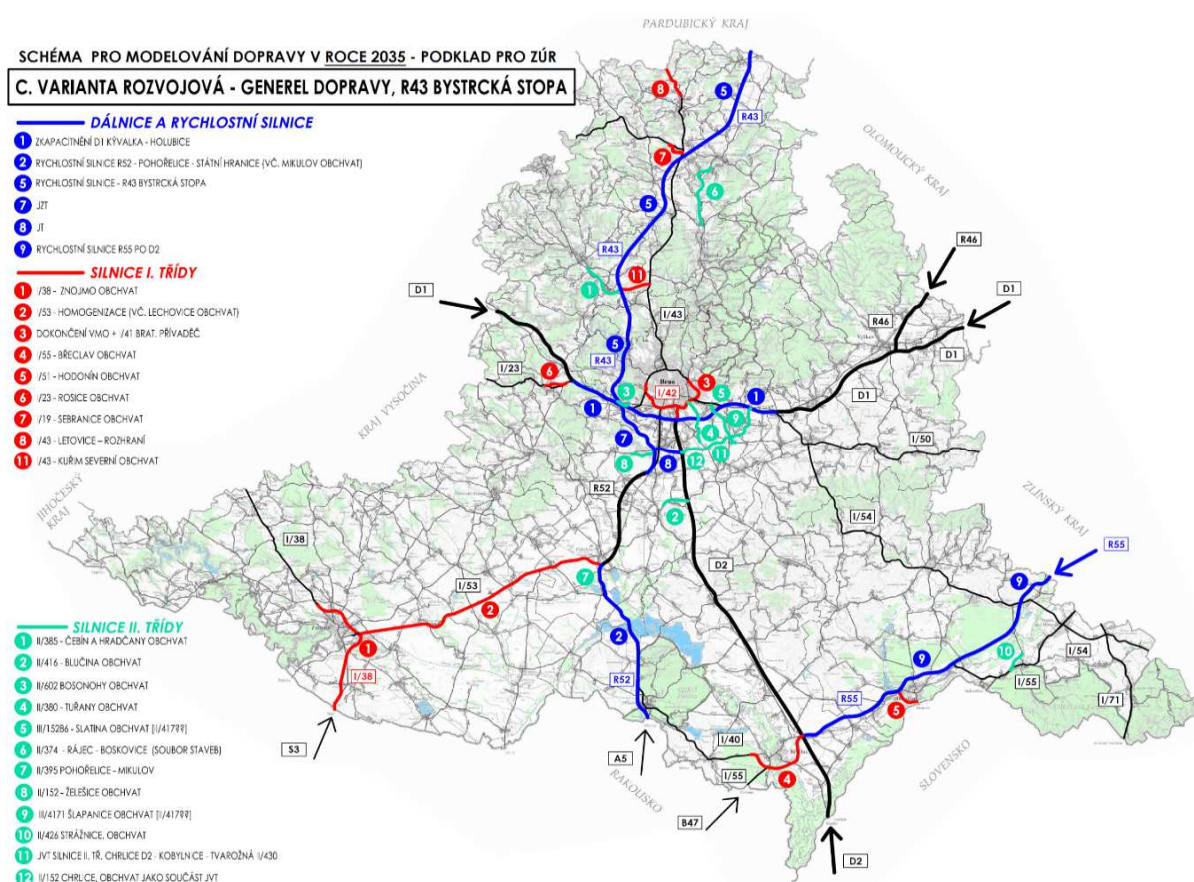
Rychlostní silnice R55 je v úseku Napajedla (Zlínský kraj) – Rohatec vedena ve var. „Alternativní trasa“, tj. východně od stávající silnice I/55, dle Vyhledávací studie Ing. Kalčíka z roku 2007. Z prostoru Rohatce po Břeclav koridor sleduje stávající silnici I/55, která představuje poloviční profil kapacitní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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

SCHÉMA PRO MODELOVÁNÍ DOPRAVY V ROCE 2035 - PODKLAD PRO ZÚR

D. VARIANTA ROZVOJOVÁ - GENEREL DOPRAVY, R43 BÍTÝŠSKÁ STOPA

DÁLNIČNÍ A RYCHLOSTNÍ SILNICE

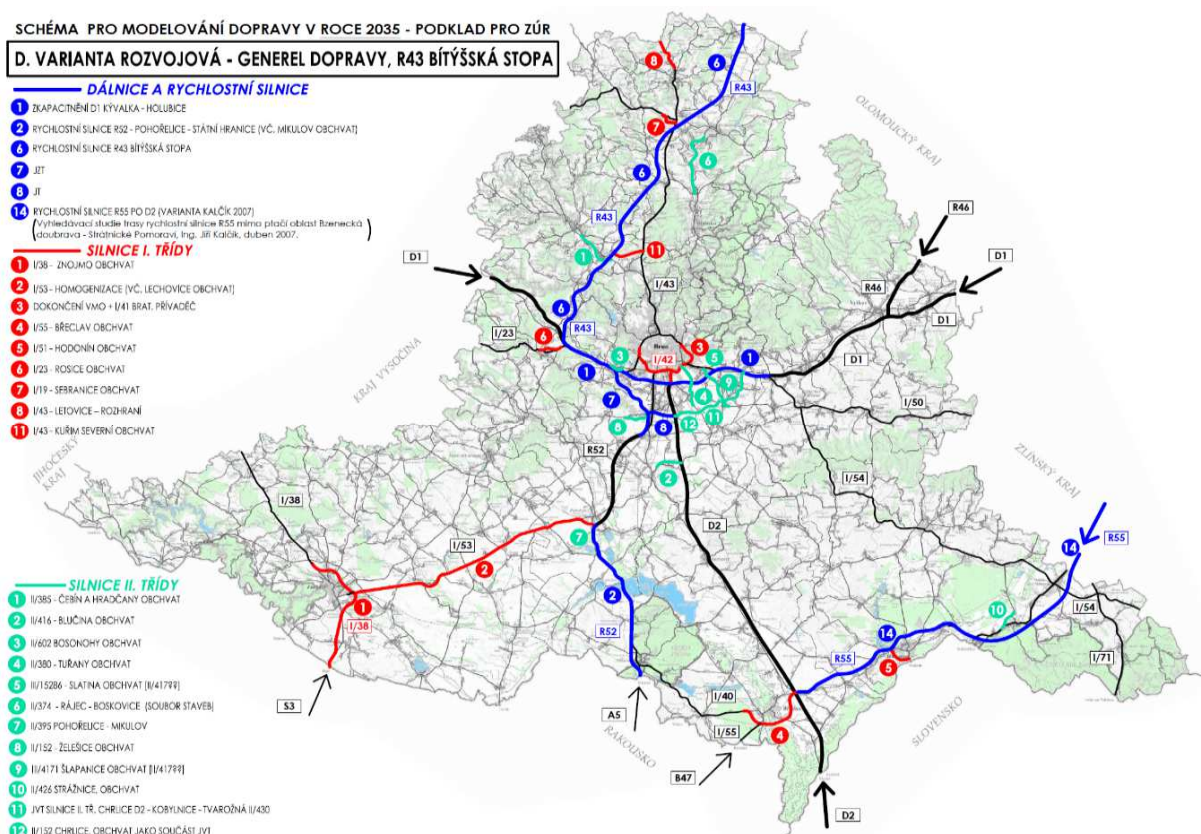
- 1 ZKAPACITNĚNÍ D1 KYVÁLKA - HOLUBICE
- 2 RYCHLOSTNÍ SILNICE R52 - POHOŘELICE - STÁTNÍ HRANICE (VČ. MIKULOV OBCHVAT)
- 6 RYCHLOSTNÍ SILNICE R43 BÍTÝŠSKÁ STOPA
- 7 JET
- 8 JT
- 14 RYCHLOSTNÍ SILNICE R55 PO D2 (VARIANTA KALČÍK 2007)
(Vyhledávací studie trasy rychlostní silnice R55 mimo ploši oblast Brněnská)
(stoubrava - státní hranice, Ing. Jiří Kalčík, duben 2007)

SILNICE I. TŘÍDY

- 1 I/38 - ZNOJMO OBCHVAT
- 2 I/53 - HOMOGENIZACE (VČ. LECHOVICE OBCHVAT)
- 3 DOKONČENÍ VMO - I/41 BRAT. PŘIVADĚC
- 4 I/55 - BŘECLAV OBCHVAT
- 5 I/51 - HODONÍN OBCHVAT
- 6 I/23 - ROSICE OBCHVAT
- 7 I/19 - SFRANICE OBCHVAT
- 8 I/43 - LEHOVICE - ROZDÍLANÍ
- 11 I/43 - KLUBŮV SEVERNÍ OBCHVAT

SILNICE II. TŘÍDY

- 1 II/385 - ČESNÁ A HRADČANY OBCHVAT
- 2 II/416 - BUKOČNA OBCHVAT
- 3 II/602 BOSONOVY OBCHVAT
- 4 II/380 - TŮRANY OBCHVAT
- 5 II/15286 - SLATINA OBCHVAT (II/41791)
- 6 II/374 - RÁJEC - BOŠKOVICE (SOUBOR STAVEB)
- 7 II/395 POHOŘELICE - MIKULOV
- 8 II/152 - ŽELEŠICE OBCHVAT
- 9 II/4171 ŠLAPANICE OBCHVAT (II/41791)
- 10 II/426 STRÁŽNICE OBCHVAT
- 11 JVT SILNICE I. TR. CHRULICE D2 - KOPYLNICE - TVAROŽNÁ II/430
- 12 II/152 CHRULICE OBCHVAT JAKO SOUČÁST JVT



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

Modelování zatížení sítě

„Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ – etapy A, B, C (Urbanismus, architektura, design – studio, s. r. o., PK Ossendorf, s. r. o; 2014).

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

„Model silniční dopravy pro síť Jihomoravského kraje“ (HBH Projekt, 06/2014) – dále model 2014. Výsledky modelu 2014 umožňují vyhodnotit efektivnost a vytíženost sítě v jednotlivých variantách koncepčního uspořádání dálniční a silniční sítě a charakterizovat jejich dopady do území.

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

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

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

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

Model 2014 vychází ze stavu komunikační sítě v roce 2013. Zahrnuje již realizaci stavby VMO – tunely Dobrovského v Brně i dokončení dálnice D1 v úseku Kroměříž – Hulín – Říkovice. Výsledkem je modelové zatížení výhledové sítě pro r. 2035+ pro každý koncepční scénář A – D.

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

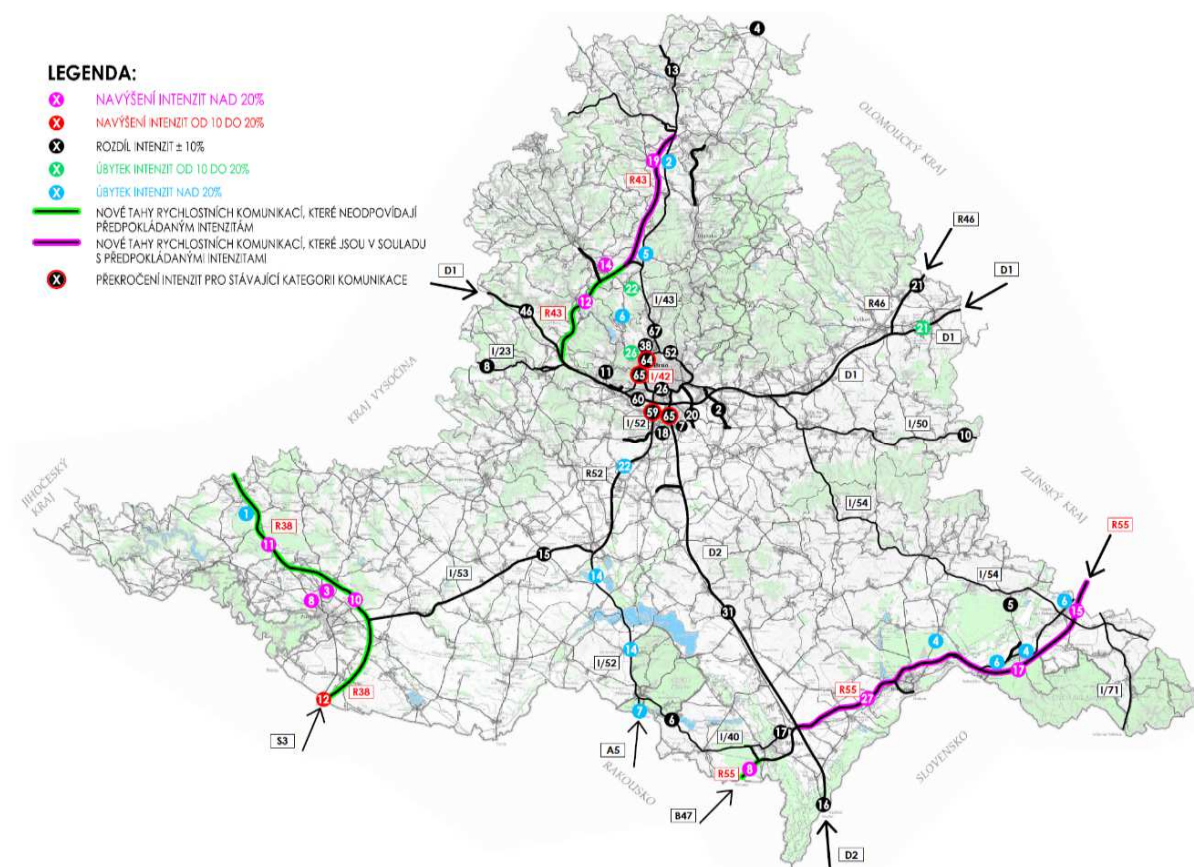
Vyhodnocení základních koncepčních scénářů z hlediska efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+

Koncepční scénář A – „Základní“

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

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

Koncepční scénář B – „Rozvojová studie Strnad“



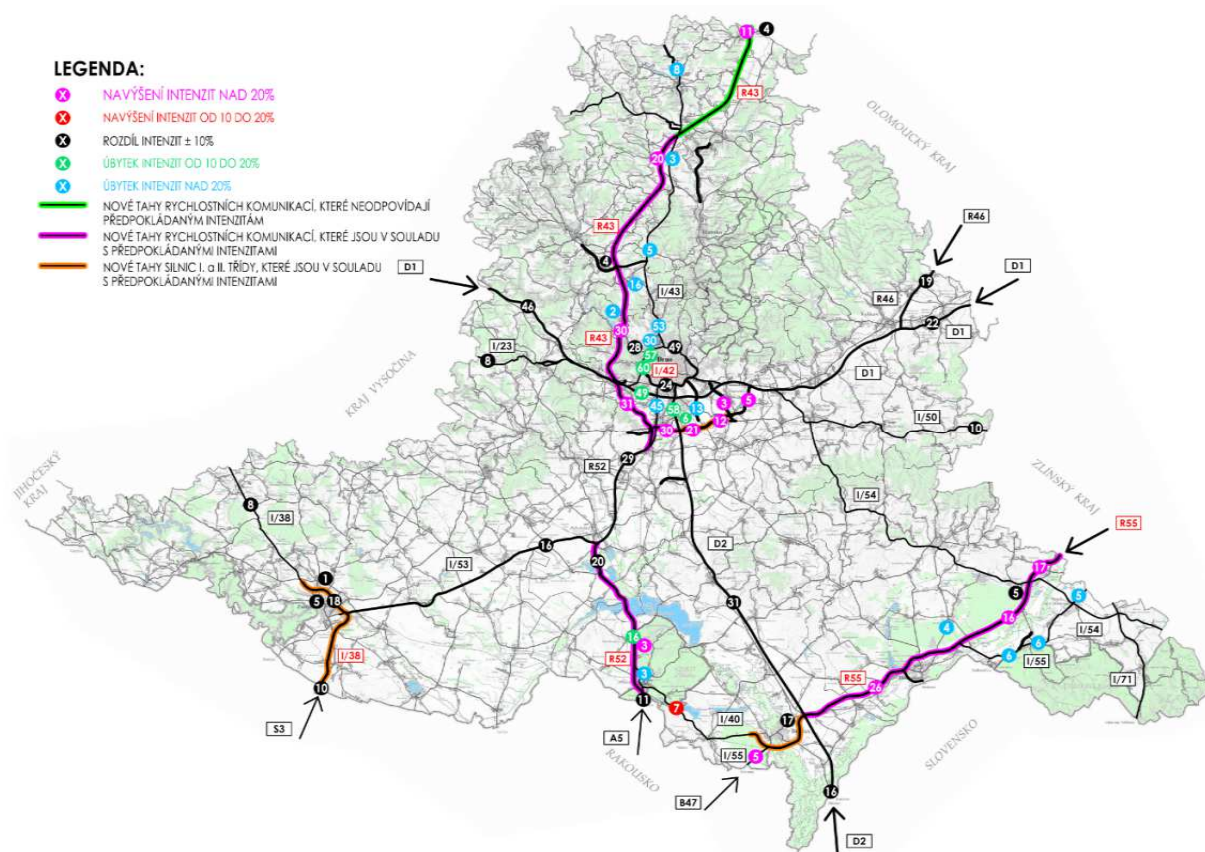
Koncepční scénář B – rozvojový scénář, založený na prioritě tzv. tangenciálních vztahů. R55 je sledována od hranice se Zlínským krajem po Rohatec jako rychlostní silnice ve var. „Alternativní“, dále přes dálnici D2 s kapacitním obchvatem Břeclavi v kategorii „R“ až po hranici s Rakouskem (Poštorná /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

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

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

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

Konceptní scénář C – „Rozvojový – General dopravy JMK, R43 v Bystrcké stopě“

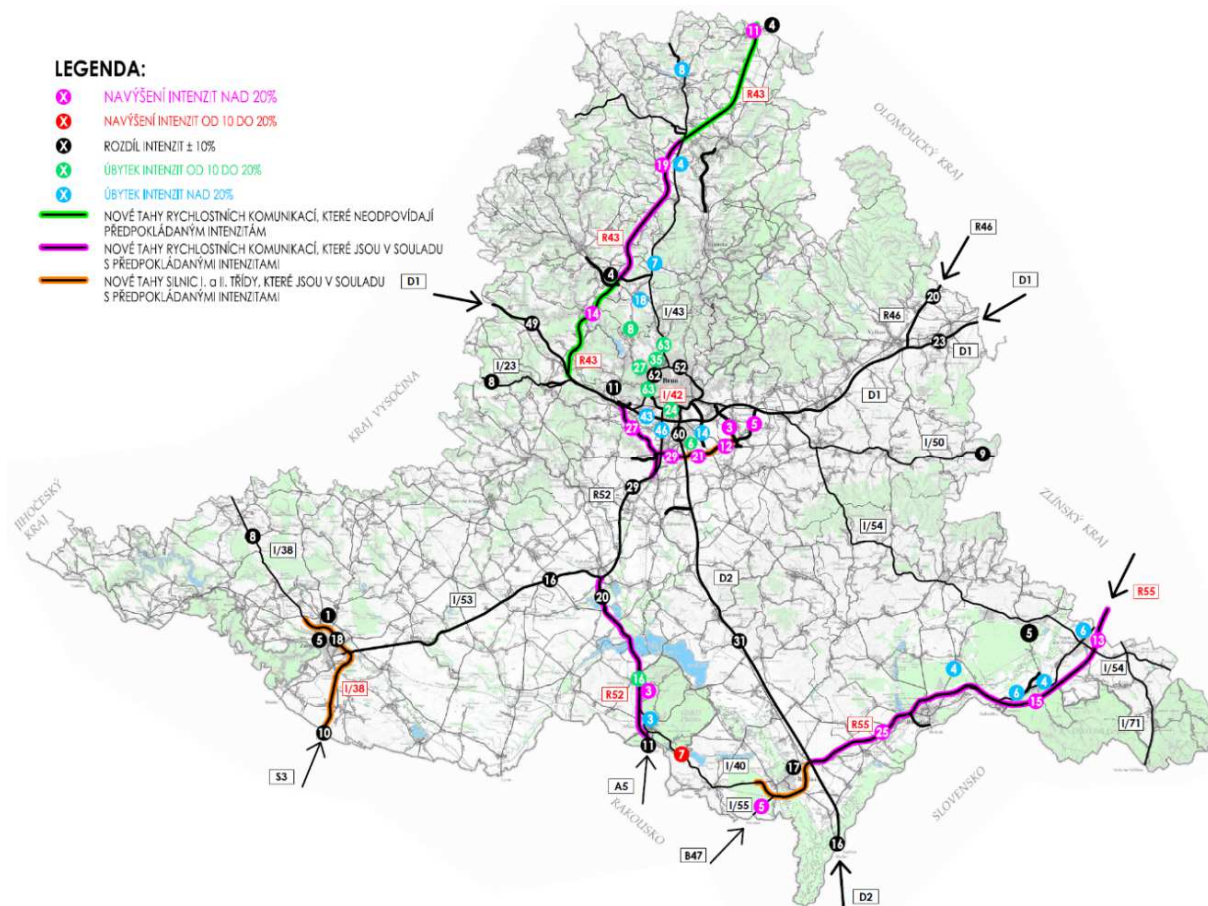


Konceptní scénář C představuje rozvojovou variantu, založenou na dlouhodobém konceptním přístupu. Řeší prioritně silně zatížené radiální dopravní vztahy vázané na OB3 metropolitní rozvojovou oblast Brno. Tangenciální vztahy v podobě I/38, I/55 a R55 pak řeší především regionální problémy, které vznikají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

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

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

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



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

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

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

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

Porovnání koncepčních scénářů a doporučení výsledného

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

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

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

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

Politika územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 1, schválená UV č. 276/2015 Sb., o Aktualizaci č. 1 Politiky územního rozvoje (dále politika územního rozvoje):

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

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

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

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

Konceptní scénář C současně zohledňuje priority územního plánování ZÚR JMK, a to především v bodě (7) „Vytvářet územní podmínky pro kvalitní dopravní napojení Jihomoravského kraje na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících

multimodálních koridorů. Podporovat zejména zkapacitnění dálniční sítě, dostavbu sítě rychlostních silnic, přestavbu ostatních silnic I. třídy. Vytvářet podmínky pro zajištění kvalitní dopravní infrastruktury pro propojení Jihomoravského kraje s okolními kraji, státy a dalšími evropskými regiony“.

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

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

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

Silniční doprava

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

(k bodům 78 – 81)

D43 Lysice – Sebranice (DS02)

D43 Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje (DS03)

Dálnice D43 (přede dnem nabytí účinnosti zákona č. 268/2015 Sb. – R43) na území krajů Jihomoravského a Pardubického propojuje dálnici D1 a OB3 metropolitní rozvojovou oblast Brno s připravovanou dálnicí D35 (Hradec Králové – Olomouc – Lipník nad Bečvou), na území JMK v relaci (Brno – Kuřim –) Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje. V úseku Sebranice – Kuřim – Brno (dálnice D1), v návaznosti na silnici I/43 Sebranice – Svitavy, přebírá značnou část každodenních regionálních přepravních vztahů ze stávající dopravně přetížené silnice I/43, která je páteří OS9 rozvojové osy Brno – Svitavy / Moravská Třebová s přesahem do Pardubického kraje. V úseku Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje (– Moravská Třebová) zpřístupňuje regionální centrum Boskovice a sídla v N-SOB4 specifické oblasti Velkoopatovicko s návazností na koridor dálnice D43 na území Pardubického kraje. V politice územního rozvoje je dálnice D43 vymezena jako kapacitní silnice R43 Brno – Moravská Třebová.

V evropských souvislostech, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je dálnice D43 zařazená do sítě TEN-T, pro kterou jsou stanoveny požadavky na zajištění potřebných parametrů celé sítě. Z hlediska priority je dálnice D43 zařazena do skupiny tzv. Comprehensive, u které se mimo jiné předpokládá dokončení sítě a odstranění úzkých míst do r. 2050.

Příprava dálnice D43 na území Jihomoravského kraje v minulosti prošla velmi důkladným prověřením z hlediska celkové koncepce uspořádání sítě v severozápadním prostoru Jihomoravského kraje, včetně variantních vedení tras v jednotlivých úsecích Svitávka – hranice kraje – Svitavy / Moravská Třebová, Kuřim – Černá Hora/Lysice, dálnice D1 – Kuřim.

Záměr silničního propojení dálnice D1 a dálnice D35 se v poválečném období Československa vyskytuje v koncepcích rozvoje dálniční a silniční sítě a ve vládních usneseních již od r. 1963. V roce 1987 rozhodla vláda ČSR o změně dálničních tahů na tahy rychlostní, tj. R43, R35 a oba tahy byly zahrnuty do sítě TINA, následně po vstupu do EU do sítě TEN-T. Výstavba rychlostní silnice R43 Troubsko – Linhartice byla zakotvena v Usnesení vlády ČR ze dne 14. 2. 2001 č. 147 k návrhu Harmonogramu a finančnímu zajištění realizace Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010. Usnesení vlády České republiky ze dne 20. července 2005 č. 989 o změně usnesení vlády ze dne 21. července 1999 č. 741 k Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 navíc stanovilo: „úsek R43 – severní hranice Jihomoravského kraje postupně budovat jako rychlostní silnici v souladu se schválenými územními plány obcí“. V PÚR ČR 2006 schválené dne 17. 5. 2006 usnesením vlády č. 561, byl koridor definován pod bodem (90) R43 s vymezením: Brno – Boskovice – Moravská Třebová (E461). Úkolem bylo: „Prověřit možnosti změn v hierarchii silničních koridorů, a to v mezinárodním měřítku po vybudování R35 a R43. Prověřit možnost vedení koridoru po vybudování kapacitní dopravní komunikace Moravská Třebová – hranice ČR – Wroclaw“. V PÚR ČR 2008, schválené usnesením vlády ČR ze dne 20. července 2008 č. 929, je koridor definován pod bodem (121) s vymezením: Brno – Svitavy / Moravská Třebová (E461). Důvodem vymezení je: „Provázání silničních tahů D1 a R35. Zkvalitnění silničního spojení Brno – Svitavy / Moravská Třebová. Součást TEN-T“. Úkolem je: „Prověřit proveditelnost rozvojového záměru“. V Politice územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 1, schválené usnesením vlády ČR ze dne 15. dubna 2015 č. 276, je koridor definován pod bodem (121) s vymezením: Brno – Moravská Třebová (E461). Důvodem vymezení je: „Provázání silničních tahů D1 a R35. Zkvalitnění silničního spojení Brno – Moravská Třebová. Součást sítě TEN-T“.

Dálnice D43 je koncepčně zapracovaná v Dopravní sektorové strategii, 2. fáze, schválené Usnesením vlády ČR ze dne 13. listopadu 2013 č. 850 o Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze.

ZÚR JMK vymezují dálnici D43 ve spojení Lysice – Sebranice – Velké Opatovice (hranice kraje) jako veřejně prospěšné stavby (**DS02, DS03**).

Převedením rychlostní silnice R43 do kategorie dálnice – D43 (dle novely zákona o pozemních komunikacích s platností od 31. 12. 2015) nedochází v prostorovém vymezení koridorů v ZÚR JMK k žádným změnám. Výsledná kategorie a prostorové uspořádání dálnice D43 bude ještě předmětem podrobného prověřování ze strany MD. Současně je uloženo územní studií prověřit dálnici D43 v úseku D1 – Kuřim ve všech souvislostech, včetně kategorie pozemní komunikace (dálnice × silnice I. třídy). Koridor pro navrhovanou dálnici D43, vymezený v ZÚR JMK, zůstává i přes zákonné změny kategorie šířkově nezměněn. Jeho vymezení plně zajišťuje podmínky pro možné umístění stavby, včetně všech souvisejících staveb a objektů. Změny v zatřídění sledují především sjednocení kategorií pozemních komunikací v rámci evropské dálniční a silniční sítě.

K jednotlivým úsekům dálnice D43, vymezeným v ZÚR JMK jako veřejně prospěšné stavby, podrobněji v následující části.

D43 Lysice – Sebranice (DS02)

ZÚR JMK vymezují invariantní koridor D43 Lysice – Sebranice, navazující v MÚK Lysice na územní rezervu D43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantách A (var. „Německá“) a B (var. „Optimalizovaná MŽP“). V minulosti byly v úseku Lysice / Sebranice – hranice kraje – R35 prověřovány koncepční varianty západní s napojením na prostor Svitav, které za podpory MŽP vycházely z návrhů diplomové práce Petra Poláka z r. 2007. Z prostoru Černé Hory byla v kategorii R43 sledována varianta, která procházela ve zcela nové stopě mimo oblast s významnější sídelní strukturou a koncentrací bydlení či ekonomických aktivit, západně od Kunštátu a Rozseče u Kunštátu, východně od Olešnice s přechodem na území Pardubického kraje východně od Kněževsi a napojením na R35 západně od Svitav. Přestože v koridoru byly sledovány křižovatky MÚK Lysice, MÚK Bedřichov, MÚK Rozseč u Kunštátu, MÚK Kněževs, využitelnost pro obsluhu území byla vyhodnocena jako minimální. Tato varianta byla v minulosti ze strany MŽP vyhodnocena jako nejméně výhodná a nebyla již pro další sledování doporučena (podrobněji k dalším variantám R43 vedeným ve směru na Svitavy a podporovaným MŽP viz dále R43 úsek Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje).

Vymezení invariantního koridoru D43 v úseku Lysice – Sebranice vychází ze zpracovaných dokumentací „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2006), „Aktualizace technické studie Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 10/2006) a z podrobné technické studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012), zpracované na základě stanoviska k Hodnocení vlivů stavby R43 Kuřim – Svitávka na životní prostředí (2007).

Koridor dálnice D43 Lysice – Sebranice, navazující na územní rezervu **RDS34** Kuřim – Lysice, je veden od MÚK Lysice východně od Lysic a Drnovic do prostoru severozápadně od Skalice nad Svitavou, s ukončením jihozápadně od MÚK Sebranice. Návaznost na nižší silniční síť a obsluhu přilehlého území a sídel v OS9 rozvojové ose Brno – Svitavy / Moravská Třebová zajišťují MÚK Lysice (napojení silnice II/377, návazně I/43) a MÚK Sebranice (napojení silnic I/19, I/43 v nových trasách dílčích přeložek).

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

Pro zhodnocení dopravního vytižení a efektivity dálnice D43 v úseku Lysice – Sebranice s dopadem do navazující sítě jsou využity výsledky modelových stavů – model 2014. Intenzita dopravy na D43 dosahuje v tomto úseku dle modelu 2014 pro r. 2035+ hodnoty 20,3 tis. voz. / 24 hod., z toho 3,3 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod. Zprovoznění D43 v úseku Lysice – Sebranice může výrazně zklidnit dopravu na stávající silnici I/43. Realizovaný úsek D43 Lysice – Sebranice může převzít výrazné objemy dopravy z dnes problémového úseku stávající silnice I/43. Intenzita dopravy na I/43 v r. 2013: 12,0 – 12,4 tis. voz. / den, v roce 2035+ dosahuje hodnot 2,8 – 2,5 tis. voz. / den. Výsledky modelu dokumentují vysokou dopravní účinnost dálnice v tomto úseku. Její šířkové uspořádání odpovídá požadované úrovni kvality dopravy dle ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic.

D43 Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje (DS03)

ZÚR JMK vymezují invariantní koridor D43 Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje, navazující západně od MÚK Sebranice na koridor předchozího úseku Lysice – Sebranice (**DS02**).

V minulosti byla v úseku Sebranice – hranice kraje (– R35) ŘSD prověřována řada variant, z nichž následně byla ŘSD doporučena varianta s přechodem na území Pardubického kraje v prostoru Velkých Opatovic. Dokumentace EIA k záměru rychlostní silnice R43 v úseku Svitávka – Staré Město byla v říjnu 2008 vrácena MŽP předkladateli, tj. ŘSD ČR k přepracování s tím, že bylo předloženo invariantní řešení, které je sice v souladu s vydanými ZÚR Pardubického kraje a územně plánovací dokumentací jednotlivých dotčených obcí na území Jihomoravského kraje, avšak různá občanská sdružení a ekologičtí aktivisté požadovali v rámci zjišťovacího řízení posoudit v procesu EIA i jednotlivé varianty R43, vedené směrem na Svitavy podle návrhů diplomové práce Petra Poláka z r. 2007. Tato varianta západní (MŽP) se v kategorii R43 odklání od trasy R43 sledované technickou studií Kuřim – Sebranice dle návrhu HBH Projektu Brno v prostoru Sebranic. Odtud dále pokračuje východně Svitávky, Letovic a Deštné. V prostoru Horního Smržova přechází na území Pardubického kraje s napojením na R35 v prostoru Svitav. Tato práce nesplňovala náležitosti projektové dokumentace ve stupni vyhledávací studie pro dokumentaci staveb pozemních komunikací dle směrnice MD platné od 1. 2. 2007, neřešila ani střety s ochranou přírody a krajiny a nebyla ani projednána s dotčenými orgány, proto pro možné další zhodnocení a rozhodování vyžadovala zpracování sledované trasy dle diplomové práce v úrovni vyhledávací studie.

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

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

- v porovnání stavebních nákladů varianty západní (MŽP) oproti variantě ŘSD je varianta západní (MŽP) o cca 13 % dražší.

Výsledky vyhledávací studie prokázaly, že varianta západní (MŽP) s napojením na R35 v prostoru Svitav nepředstavuje oproti variantě ŘSD žádné výrazné zlepšení, spíše naopak. Z hlediska střetu s ochranným pásmem vodních zdrojů II. stupně březovského vodovodu a dobývacím prostorem Březinka se jedná o variantu neprůchodnou. Na základě výsledků studie prověření varianty západní (MŽP) a dle dohody MD a MŽP z dne 16. 9. 2010 tato varianta nepředstavuje oproti variantě ŘSD na Moravskou Třebovou zlepšení. MD a MŽP doporučují i nadále sledovat variantu R43, vedenou směrem k R35 s napojením v prostoru Starého Města u Moravské Třebové. Tímto rozhodnutím byl současně ze strany MD splněn úkol z PÚR ČR 2008, uložený MD v součinnosti s MŽP a kraji Jihomoravským a Pardubickým.

Na základě tohoto výsledku ZÚR JMK vymezují v úseku Sebranice – Vanovice – Velké Opatovice (hranice kraje) invariantní koridor dálnice D43, na hranici krajů Jihomoravského a Pardubického navazující na koridor D43 stabilizovaný ve vydaných ZÚR Pardubického kraje (označený jako R43).

Průchod trasy a vymezení koridoru D43 v úseku Svitávka – Sudice bylo prověřeno a upřesněno územní studií „Územní studie silnice R43 v úseku Svitávka – Sudice, 2. etapa“ (AF City Plan, s. r. o., 03/2014), pořízené Jihomoravským krajem. Územní studie v daném úseku (kromě „varianty HBH“) prověřila další 3 varianty vedení a polohy kapacitní silnice R43 včetně mimoúrovňové křižovatky u Sebranic a to s ohledem na požadavky obcí Chrudichromy a Sudice na zmenšení vlivu dopravy na zastavěná území obcí. Na základě prověření variant, včetně jejich vyhodnocení na životní prostředí, studie vymezila společný koridor pro všechny tři varianty R43 včetně alternativního řešení MÚK Sebranice jako podklad pro zapracování do ZÚR JMK. Takto vymezený koridor umožňuje realizovat jakoukoliv ze tří prověřovaných variant (koridor představuje obalovou křivku všech třech variant). Koridor je veden v převážném rozsahu v nezastavěném území a respektuje zastavitelné plochy přilehlých sídel tak, že neomezuje jejich rozvoj. Nově je řešena i koncepce MÚK Sebranice tak, aby byl odstraněn zásah do zastavěného území obce Svitávka (zásah – varianta HBH).

Koridor D43 v úseku Sebranice – Vanovice – Velké Opatovice (hranice kraje) je v úseku Sebranice – Vanovice vymezen v proměnlivé šířce 200 – 370 m, pro rozvinutí MÚK Sebranice v proměnlivé šířce 240 – 580 m. V úseku Vanovice – Velké Opatovice (hranice kraje) je koridor vymezen v šířce 400 m, pro MÚK Vanovice a MÚK Velké Opatovice s kruhem o poloměru 400 m. Takto vymezený koridor je dostatečný pro možné upřesnění trasy v normových parametrech v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, včetně všech souvisejících staveb v rámci koridoru.

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

Záměr D43 v úseku (D1 – Kuřim –) Lysice – Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje (– Moravská Třebová) je koncepčně zakotven v Dopravní sektorové strategii, 2. fáze a obsažen v Prioritě 3 Rozvoj páteřní infrastruktury a dopravního napojení kraje v dokumentu „Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020“.

Navrhovaný koridor D43 v úseku Lysice – Sebranice – Velké Opatovice – hranice kraje naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23): „Vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b) a (8a), které sledují především vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních

územních vztahů a prostorovou dělbu práce. Záměr dále naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v odstavci (7) zaměřenou na vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů“. Návrh koridoru D43 v úseku Lysice – Sebranice současně napomáhá redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2015, tj. kumulace rozvojových záměrů a střety mezi veřejnými a soukromými zájmy na využití území mohou vést k zablokování rozvoje infrastruktury, což by znamenalo znesnadnění obsluhy území i ohrožení významu kraje. Koridory dálnice D43 jsou součástí OS9 rozvojové osy Brno – Svitavy / Moravská Třebová, pro kterou je úkolem územního plánování upřesnit koridory pro dopravní záměry v rámci rozvojové osy napojující území Jihomoravského kraje na významné dopravní tahy v Pardubickém kraji, v krajských souvislostech zpřístupňující a obsluhující sídlení strukturu a ekonomické aktivity v ose Brno – Sebranice – hranice kraje.

(k bodům 82 – 83)

Dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko (DS04)

Dálnice D52 (přede dnem nabytí účinnosti zákona č. 268/2015 Sb. – R52) je v přeshraničních souvislostech součástí spojení Brno – Mikulov – Vídeň, v regionálních souvislostech zpřístupňuje a obsluhuje jižní část OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a sídla v N-SO2 rozvojové ose Vídeňská včetně subregionálních center Pohořelice a Mikulov. V návaznosti na silnici I/53 v Pohořelicích se spolupodílí na zpřístupnění prostoru Znojemska. V úseku Rajhrad – Pohořelice (křižovatka D52 × I/53) je realizovaná v parametrech čtyřpruhové směrově dělené silnice s mimoúrovňovými křižovatkami.

V evropských souvislostech, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je dálnice D52 zařazená do sítě TEN-T Core, u které se mimo jiné předpokládá dokončení sítě a odstranění úzkých míst do r. 2030. Dálnice D52 Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen / Rakousko (E461) je zahrnuta v politice územního rozvoje jako koridor kapacitní silnice. Usnesením vlády ČR č. 713/2010 Sb. o změně usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace Pohořelice – státní hranice s Rakouskou republikou je potvrzeno propojení rychlostní silnice R52 na území České republiky a dálnice A5 na území Rakouské republiky na česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen.

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

- stavba Schrick – Poysbrunn; připravováno jako pokračování A5;
- stavba Poysbrunn – Staatsgrenze Drasenhofen; v 1. etapě připravováno jako dvoupruhová komunikace s obchvatem Drasenhofenu s výhledem 2. etapy v kategorii dálnice A5 dle postupu výstavby D52 v České republice;
- zahájení stavby Schrick – Poysbrunn v r. 2013;
- zahájení stavby Poysbrunn – Staatsgrenze Drasenhofen v r. 2015/16;
- dokončení stavby Schrick – Poysbrunn v r. 2016/17;
- dokončení stavby Poysbrunn – Staatsgrenze Drasenhofen v r. 2017/18.

Příprava dálnice D52, součást spojení Brno – Wien, má dlouhodobý vývoj spojený s prověřováním řady variant. Poprvé v poválečném období byla příprava této silnice potvrzena vládním rozhodnutím v roce 1987. V roce 1996 byly dokončeny první dva úseky Rajhrad – Modřice a Modřice – Pohořelice.

V úseku Pohořelice – hranice s Rakouskem byly v koordinaci s rakouskou stranou prověřovány variantní trasy s polohou přechodového místa mezi českou a rakouskou stranou v úseku mezi Novým Přerovem a Mikulovem. Návrh na vedení trasy prostorem Nového Přerova byl následně odmítnut a oběma stranami byl potvrzen hraniční přechod Mikulov / Drasenhofen. Rychlostní silnice R52 byla zakotvena v UV č. 741/1999 Sb. k Návrhu rozvoje dopravních sítí v ČR do r. 2010 a připravena k zahájení postupné projektové a realizační přípravy. Rakouská strana schválila tento záměr v roce 1999 zákonem a zahájila projektovou a posléze realizační přípravu dálnice A5 Wien – Schrick – Poysbrunn – Drasenhofen s napojovacím bodem R52 a A5 v prostoru Mikulov / Drasenhofen. Na základě zmíněného usnesení vlády ČR z roku 1999 byla v r. 2000 ŘSD pořízena vyhledávací studie, která prověřila průchodnost územím mezi Pohořelicemi a Mikulovem směrově dělenou čtyřpruhovou rychlostní silnicí v pěti variantách „Rychlostní silnice R52 Pohořelice – Mikulov / Drasenhofen“ (HBH Projekt, s. r. o., 2000). Projednání studie bylo uzavřeno tím, že byly vybrány dvě varianty, tj. „Základní ŘSD“ a „Alternativní, západní“, které byly posléze předmětem hodnocení vlivů stavby na životní prostředí (EIA), třetí variantu, tj. „alternativa Břeclav“, všechny zúčastněné strany kromě MŽP ČR odmítly akceptovat. V procesu EIA byla vybrána výsledná varianta „Základní ŘSD“ (**DS04-A**), na kterou bylo dne 13. 5. 2005 vydáno souhlasné stanovisko MŽP k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí. Ta byla postupně rozpracována v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí a v roce 2014 dále upřesněna tahovou studií pořízenou MD: „Technicko-ekonomická studie v úseku R52 Pohořelice – státní hranice ČR / Rakousko“ (PK Ossendorf, a. s., 04/2014).

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

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

Tento koncepční scénář byl v průběhu zpracování návrhu ZÚR JMK prověřován prostřednictvím již zmíněné dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ – etapy A, B a C (model 2014). Pozornost byla mimo jiné soustředěna na zjišťování vytíženosti a efektivity sítě včetně dopadů na silnici I/52 – R52 v jednotlivých koncepčních scénářích A – D (viz předešlá část odůvodnění).

Dle prověření variant v rámci modelu 2014 jsou teoreticky možné tři varianty řešení silnice I/52 – R52, které byly i modelově posuzovány. **Koncepční scénář A** – řešení bez rozvoje komunikační sítě a tedy se zachováním stávajícího systému silnic I. třídy (I/52, I/55 či I/43) a to i přesto, že lze předpokládat přivedení polovičního profilu A5 po státní hranici v prostoru Drasenhofen / Mikulov v období let 2017 – 2018. Naznačený je pouze obchvat města Mikulova. **Koncepční scénář B** – rozvojový Ing. Strnad – představuje tzv. tangenciální koncepci v podobě dvou tangent vedených po okrajích Jihomoravského kraje, a to v podobě R38 (západní tangenta), která vede od dálnice D1 ve spojení Jihlava – Znojmo – hranice ČR / Rakousko a R55 vedené od Kroměříže a Otrokovice ve spojení Veselí nad Moravou – Rohatec – Břeclav – Poštorná – hranice ČR / Rakousko. Silnice I/52 je

zachována ve stávající stopě a uspořádání včetně průtahu Mikulovem. Koncepční scénář B s sebou přináší následující požadavky a nároky, kvůli kterým není nadále v ZÚR JMK sledován:

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

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

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

Na základě výsledků prověřování konceptních scénářů uspořádání nadřazené silniční sítě kraje a v souladu s výše uvedenými dokumenty byly v návrhu ZÚR JMK pro společné jednání ve smyslu § 37 stavebního zákona vymezeny dvě varianty koridoru kapacitní silnice R52 ve spojení Pohořelice – Mikulov, a to: var. „Základní ŘSD“ (**DS04-A**) a var. „Alternativní, západní“ (**DS04-B**) v ZÚR JMK a vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí. V přechodovém místě na hranici ČR / Rakousko je koridor **DS04** stabilizován v invariantní stopě v návaznosti na postupně realizovanou a připravovanou A5.

Varianta „Základní ŘSD“ (DS04-A) – koridor v souladu s aktuálně zpracovanou dokumentací „Technicko-ekonomická studie v úseku R52 Pohořelice – státní hranice ČR / Rakousko“ z r. 2014 navazuje ve stávající MÚK Pohořelice-jih na již provozovaný úsek R52 Rajhrad – Pohořelice, dále je koridor pro umístění kapacitní silnice veden ve stopě stávající silnice I/52 do prostoru Pasohlávek, kde přechází Horní nádrž vodního díla Nové Mlýny a směřuje západním obchvatem Mikulova na hranici ČR / Rakousko. Napojovací bod je dohodnutý s Rakouskou stranou a je stabilizován. Návaznost na silniční síť nižšího významu a obsluha území je zajištěna mimoúrovňovými křižovatkami (Pohořelice-jih), Ivaň, Perná, Mikulov-sever, Mikulov-jih. Součástí koridoru jsou i úseky nově navrhovaných doprovodných komunikací.

Vymezení koridoru v šířce 200 m s rozšířením pro plochy MÚK (kruhová výseč o poloměru 180 – 350 m) vychází z výše zmíněné studie. Koridor včetně ploch pro MÚK je vymezen tak, že zahrnuje územní nároky pro související stavby včetně doprovodných komunikací – silnice II/395, které jsou řešeny variantně v technicko-ekonomické studii jako součást stavby v souběhu s vlastní trasou D52.

Intenzita dopravy na D52 dle modelu 2014 pro r. 2035+ v dílčích úsecích dosahuje následující hodnot:

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

Varianta „Alternativní západní“ (DS04-B) – koridor společně s variantou „Základní ŘSD“ navazuje na již provozovaný úsek D52 Rajhrad – Pohořelice ve stávající MÚK Pohořelice-jih. Dále je koridor pro umístění kapacitní silnice veden ve stopě stávající silnice I/52 do prostoru Nové Vsi, kde se od společného koridoru s var. „Základní ŘSD“ odklání západním směrem mimo vodní nádrž Nové Mlýny do trasy Nová Ves – Brod nad Dyjí – Mikulov s napojením se do společné trasy s var. „Základní ŘSD“ v MÚK Mikulov-sever a dále ve společném koridoru se západním obchvatem Mikulova a ukončením v přechodovém bodě dohodnutém s Rakouskou republikou. Návaznost na silniční síť nižšího významu a obsluha území je v této variantě zajištěna mimoúrovňovými křižovatkami Nová Ves, Pasohlávky, Brod nad Dyjí, Březí, Mikulov-západ.

Intenzita dopravy na D52 dle modelu 2014 pro r. 2035+ nebyla pro oddálenou variantu R52 sledována. Přesto lze předpokládat, že z důvodů oddálení polohy od stávajícího přímého vedení stávající silnice I/52 bude jeho vytíženost silnice v této variantě výrazně snížena.

Porovnání variant dle kritérií a podmínek pro rozhodování

Pro porovnání variant D52, zpracovaných v následující tabulce, byla v ZÚR JMK pro společné jednání využita kritéria a podmínky pro rozhodování specifikované v *kap. D. textové části ZÚR JMK* u příslušné varianty a koridoru, zohledňující základní aspekty pilířů udržitelného rozvoje území.

kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách využití území	hodnocení variant dle vybraných kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách využití území	
	varianta „Základní ŘSD“ (DS04-A)	varianta „Alternativní, západní“ (DS04-B)
a) Převážná účinnost	<ul style="list-style-type: none"> • Intenzita dopravy v r. 2035+: 20,4 – 8,7 tis. voz. / den • kapacitní silnice v relaci (Brno –) Mikulov – hranice ČR / Rakousko v jednom koridoru efektivně zajistí přenos jak dálkových vztahů, tak zdrojových a cílových vztahů v návaznosti na osídlení a rekreační aktivity v rozvojové ose N-OS2 Vídeňská 	<ul style="list-style-type: none"> • Intenzita dopravy v r. 2035+: nebyla v modelu 2014 sledována, odborným odhadem lze předpokládat cca 75 % intenzity • odklon variantního koridoru západním směrem může způsobit jeho omezenou přepravní využitelnost především pro regionální vztahy a ponechání výraznějšího objemu dopravy na stávající I/52

<p>b) Návaznost na silniční síť nadmístního významu se zohledněním potřeb zkvalitnění obsluhy území</p>	<ul style="list-style-type: none"> • obsluha území zajištěna doprovodnou komunikací II/395 v celé délce • napojení R52 na nižší silniční síť umožněno mimoúrovňovými křižovatkami: Pohořelice-jih, Ivaň, Perná, Mikulov-sever, Mikulov-jih 	<ul style="list-style-type: none"> • neomezená obsluha území zajištěna stávající silnicí I/52, v novém koridoru R52 mimoúrovňovými křižovatkami: Pohořelice-jih (I/53), Nová Ves, Pasohlávky, Brod nad Dyjí, Březí, Mikulov-sever, Mikulov-jih
<p>c) Minimalizace negativních vlivů na životní prostředí, obyvatelstvo a lidské zdraví</p>	<ul style="list-style-type: none"> • poloha koridoru vedeného v dostatečném odstupu od obytné zástavby minimalizuje negativní vliv na životní prostředí a lidské zdraví • dle závěrů tahové studie kapacitní silnice eliminuje nehodovost na daném úseku, především ve vztahu k místnímu a motorovému provozu, vytváří předpoklady k ochraně životního prostředí (snížené vedení nivelety R52, ekodukty, obchvat města Mikulova atd.) 	<ul style="list-style-type: none"> • poloha koridoru je vedená v převážném rozsahu v dostatečném odstupu, kromě zásadního přiblížení se k obytnému území obcí Březí a Brod nad Dyjí včetně umístění MÚK – podmíněno protihlukovými opatřeními – snížení kvality bydlení
<p>d) Minimalizace střetů s limity využití území</p>	<ul style="list-style-type: none"> • dobývací prostor, CHLÚ Dolní Dunajovice • CHKO Pálava • PR Věstonická nádrž • EVL Mušovský luh, PO Pálava, Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny • mokřady dolní Podyjí • ochranné pásmo vodního zdroje II. stupně • záplavové území Q₁₀₀ toku Jihlava • střety řešeny a minimalizovány ve studii z r. 2014 celou řadou komplexních opatření jako podmínka souhlasného stanoviska MŽP k hodnocení EIA 	<ul style="list-style-type: none"> • CHKO Pálava • PR Šibeník • PO Pálava • ochranné pásmo vodního zdroje II. stupně • ochranné pásmo vodního zdroje 2a a 2b stupně • záplavové území Q₁₀₀ toku Dyje, aktivní zóna záplavového území
<p>Výsledek vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj – část SEA</p>	<p>Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s nižší intenzitou působení negativních vlivů na sledované složky životního prostředí hodnocena varianta DS04-A „Základní ŘSD“. Zpracovatelé SEA doporučují při výběru výsledné varianty zohlednit vedle environmentálních kritérií také ostatní kritéria, především dopravně-inženýrská.</p>	

Na základě celkového porovnání obou variant, s přihlédnutím ke stanovisku MŽP k hodnocení EIA, projektant pro společné jednání ve smyslu § 37 stavebního zákona doporučil dále sledovat variantu „Základní ŘSD“, která je z hlediska přepravní účinnosti a vytiženosti výrazně příznivější, vhodně využitelná jak pro dálkovou tak regionální zdrojovou a cílovou dopravu. Varianta „Základní ŘSD“ svým vedením ve stopě stávající I/52 minimalizuje zásahy do volné krajiny.

Výběr výsledné varianty byl ve smyslu § 38 odst. 2 stavebního zákona předmětem zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje dne 28. 01. 2016, které usnesením č. 2302/16/Z24 schválilo jako nejvhodnější variantu „Základní ŘSD“ (DS01-A). Na základě výběru varianty Zastupitelstvem Jihomoravského kraje je upravena dokumentace pro veřejné projednání návrhu ZÚR JMK.

Převedením rychlostní silnice R52 do kategorie dálnice D52 dle zákona č. 268/2015 Sb. s platností od 31. 12. 2015 nedochází v prostorovém vymezení koridoru v ZÚR JMK k žádným změnám. Navrhovaná kategorie rychlostní silnice, ve které byly dílčí úseky silnice v předprojektové a projektové dokumentaci připravovány, nedoznává žádných změn, které by vyvolávaly nové územní nároky ve vymezení koridorů, nebo novou přepravní funkci v celém dálničním a silničním systému,

navrhovaném v ZÚR JMK. Změny v zařazení sledují především jednotnost v označení a kategoriích v rámci evropské dálniční a silniční sítě.

Dálnice D52 je koncepčně zakotvena v Dopravní sektorové strategii, 2. fáze a obsažena v Prioritě 3 Rozvoj páteřní infrastruktury a dopravního napojení kraje v dokumentu „Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020“. Její příprava ve spojení Pohořelice – Mikulov – státní hranice ČR / Rakousko je potvrzena Usnesením vlády ČR č. 713/2010, o změně usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní silnice pozemní komunikace v úseku Pohořelice – státní hranice s Rakouskou. Záměr je obsažen v Prioritě 3 Rozvoj páteřní infrastruktury a dopravního napojení kraje v dokumentu „Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020“.

Navrhovaný koridor D52 naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b) a (8a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce a dále prioritu územního plánování ZÚR JMK v odstavci (7), především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů.

Koridor D52 je páteřní dopravní osou N-OS2 rozvojové osy Vídeňská, ve které je uplatněn požadavek na vytváření územních podmínek pro rozvoj obcí s výraznou vazbou na dopravní osu (Brno –) Pohořelice – (Vídeň), z čehož vyplývají i požadavky na kapacitu a upravenost silničního tahu, který je součástí sítě TEN-T Core s předpokladem dokončení jeho přestavby do r. 2030.

(k bodům 84 – 87)

D55 Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec (DS05)

D55 Rohatec – Hodonín – Břeclav (DS06)

Dálnice D55 (přede dnem nabytí účinnosti zákona č. 268/2015 Sb. – R55) na území Jihomoravského kraje je součástí dálkového tahu Olomouc – Přerov – Staré Město – Břeclav (D2). V republikových souvislostech propojuje dálnici D35 (Olomouc), dálnici D1 (Přerov – Hulín) a dále přes oblast Pomoraví dálnici D2. V úseku (Otrokovice –) Veselí nad Moravou – Hodonín – Břeclav přebírá značnou část každodenních regionálních přepravních vztahů ze stávající dopravně přetížené silnice I/55, která je páteří OS11 republikové rozvojové osy Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – hranice ČR / Rakousko. Dálnice D55 je koncepčně v souladu s politikou územního rozvoje vymezena ve spojení Olomouc – Přerov a dále Napajedla – Uherské Hradiště – Hodonín – D2. V evropských souvislostech, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je zařazená do sítě TEN-T, pro kterou jsou stanoveny požadavky na zajištění potřebných parametrů celé sítě. Z hlediska priority je dálnice D55 zařazena do skupiny tzv. Comprehensive, u které se mimo jiné předpokládá dokončení sítě a odstranění úzkých míst do r. 2050.

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

republiky do roku 2010. V tomto dokumentu je kapacitní silnice sledována v úseku Olomouc – Přerov – Hulín – Břeclav v kategorii R s postupnou výstavbou v závislosti na růstu intenzit a finančních možnostech, v úseku Břeclav – státní hranice s Rakouskem je uloženo řešit v závislosti na výsledcích jednání s rakouskou stranou (expertní komise ČR – Rakousko; propojení Brno – Wien s využitím R55 × R52). PÚR ČR 2008 pro vymezenou kapacitní silnici R55 uložila Ministerstvu dopravy v součinnosti s Ministerstvem životního prostředí a krajem Jihomoravským prověřit proveditelnost rozvojového záměru v úseku R55 Břeclav – st. hranice (podrobněji viz odůvodnění kapacitní silnice R52). Pro výsledný návrh ukončení R55 je rozhodující usnesením vlády ČR č. 713/2010 Sb. o změně usnesení vlády ze dne 9. června 2008 č. 735, k přípravě a výstavbě kapacitní pozemní komunikace Pohořelice – státní hranice s Rakouskou republikou. Zmíněné usnesení, kromě toho že potvrdilo propojení rychlostní silnice R52 na území České republiky a dálnice A5 na území Rakouské republiky na česko-rakouské státní hranici mezi městy Mikulov a Drasenhofen, potvrdilo i konečnou podobu obchvatu Břeclavi, která bude realizována ve dvoupruhovém uspořádání. Tímto usnesením bylo potvrzeno ukončení kapacitní silnice R55/D55 na dálnici D2 (MÚK Břeclav). Toto rozhodnutí je zakotveno i v politice územního rozvoje.

Dálnice D55 je koncepčně zapracovaná v Dopravní sektorové strategii, 2. fáze, schválené Usnesením vlády ČR ze dne 13. listopadu 2013 č. 850 o Dopravních sektorových strategiích, 2. fáze.

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

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

Pro stavby 5508 a 5509 je vydané územní rozhodnutí, stavby 5512 a 5513 představují dostavbu již realizovaného polovičního profilu budoucí dálnice D55.

Převedením rychlostní silnice R55 do kategorie dálnice D55 dle novely zákona o pozemních komunikacích s platností od 31. 12. 2015 nedochází v prostorovém vymezení koridoru v ZÚR JMK k žádným změnám. Navrhovaná kategorie rychlostní silnice, ve které byly dílčí úseky silnice v předprojektové a projektové dokumentaci připravovány, nedoznává žádných změn, které by vyvolávaly nové územní nároky ve vymezení koridorů, nebo novou přepravní funkci v celém dálničním a silničním systému, navrhovaném v ZÚR JMK. Jeho vymezení plně zajišťuje podmínky pro možné umístění stavby, včetně všech souvisejících staveb a objektů. Změna zatřídění sleduje především sjednocení kategorií v rámci evropské dálniční a silniční sítě.

D55 Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec (DS05)

Stavby dálnice D55, přecházející ze Zlínského kraje do kraje Jihomoravského jsou ve svém vedení a poloze v současné době již pevně stabilizovány platnými územními rozhodnutími na stavbu 5508 Staré Město – Moravský Písek (územní rozhodnutí nabylo právní moci dne 18. 1. 2013) a na stavbu

5509 Moravský Písek – Bzenec (územní rozhodnutí nabylo právní moci dne 29. 4. 2014). Tato skutečnost je rozhodující pro výběr varianty v úseku Moravský Písek (hranice JMK / ZLK) – Bzenec a dále po prostor Rohatce. Tento úsek, kromě dlouhodobě sledované stopy ŘSD v souběhu s koridorovou tratí, byl v minulosti prověřován v několika variantách. Zásadní je alternativní varianta, která prověřovala průchod kapacitní silnice východně od stávající I/55. Tato varianta byla prověřována v rámci dokumentace „Vyhledávací studie trasy rychlostní silnice R55 mimo Ptačí oblast Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví“ (Ing. Jiří Kalčík, 2007), která byla zpracována na objednávku ZO ČSOP Veronica, Česká společnost ornitologická – Jihomoravská pobočka a Ekologického právního servisu. Následně byla alternativní varianta zapracovaná do srovnávací studie pořízené ŘSD „Rychlostní silnice R55 Otrokovice – Rohatec (HBH Projekt, s. r. o., 06/2008). Tato studie prověřovala tři základní varianty a to:

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

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

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

Výsledky modelu 2014 potvrzují, že na intenzity dopravy v tomto urbanizovaném pásu nemá zásadní vliv poloha kapacitní silnice, rozdíly v předpokládaných intenzitách dopravy nejsou patrné. Jednoznačně se však ukazuje, že zachování stávajícího stavu, a to i za předpokladu obchvatů (především Strážnice a Petrova), nemůže být dlouhodobě udržitelné. Silnice I/55 je z hlediska přepravní funkce vysoce atraktivní a vyžaduje zásadní posílení v podobě kapacitní silnice, která převezme významnou část dopravy ze stávající I/55 a umožní tak snížení negativních vlivů z dopravy na životní prostředí včetně zvýšení bezpečnosti provozu na stávající silnici.

Na základě výsledků prověřování a hodnocení, s přihlédnutím k požadavku zajištění návaznosti na již stabilizovaný koridor D55 na území Zlínského kraje a v navazujícím úseku Moravský Písek – Bzenec, pro který je vydané územní rozhodnutí, ZÚR JMK v úseku Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec

vymezují invariantní koridor dálnice D55, vedený ve stopě var. ŘSD, v souběhu s koridorovou tratí. Tato varianta byla v minulosti prověřovaná řadou vyhledávacích i technických studií včetně prověřování průchodu PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví. Aktuálně byla upřesněna ve zpracované technické studii, která navazuje na předešlé studie „Studie R55 v úseku Staré Město – Břeclav“ (HBH Projekt, s. r. o., 2013) a následně v dokumentaci „Technicko-ekonomická studie Rychlostní silnice R55 v úseku Staré Město – Břeclav“ (HBH Projekt, s. r. o., říjen 2014), obě pořízené ŘSD.

Vymezení koridoru dálnice D55 v ZÚR JMK vychází z návrhů výše uvedených studií. Koridor D55 je vymezený v proměnlivé šířce 250 – 350 m s rozšířením pro plochy MÚK (kruh o poloměru 325 m) tak, že současně zahrnuje i varianty technického řešení včetně souvisejících staveb v průchodu PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví. Jeho vymezení v maximální možné míře minimalizuje zásahy do zastavěného území a zastavitelných ploch dotčených obcí. Koridor D55 Moravský Písek (hranice kraje) – Rohatec (DS05) vstupuje na území Jihomoravského kraje severovýchodně od Moravského Písku, kříží silnici II/427, v místě křížení s I/54 u Bzence s rozšířením koridoru pro MÚK Bzenec, křížení se silnicí II/426 je vymezeno rozšířením koridoru pro MÚK Bzenec, Přívoz. Dále koridor pokračuje v souběhu s železniční tratí a v prostoru Rohatce se napojuje na stávající I/55, která byla v úseku Rohatec – Břeclav realizována v rámci příčné etapizace jako polovina budoucí R55.

D55 Rohatec – Hodonín –D2 (DS06)

Koridor D55 v navazujícím úseku Rohatec – dálnice D2 pokračuje v trase stávající I/55, která byla realizovaná jako příčná etapizace budoucí R55 v polovičním profilu v úseku Rohatec – MÚK Břeclav na dálnici D2. Koridor je v souladu s aktuální dokumentací „Rychlostní silnice R55 v úseku Staré Město – Břeclav“ (HBH Projekt, s. r. o., 2014), vymezený v proměnlivé šířce 250 – 350 m. Ve směru na Hodonín koridor dálnice D55 kříží silnici II/432 (MÚK Hodonín-východ v územní rezervě), silnici II/380 (stávající MÚK Hodonín-střed) a výhledovou přeložku silnice I/51 s obchvatem Hodonína (MÚK Hodonín-západ), která do doby realizace obchvatu bude využita pro hlavní napojení Hodonína. Koridor dále v západní poloze míjí obec Lužice, mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Mikulčice s přeložkou silnice II/423 napojuje Mikulčice a celou oblast Josefov, Dolní Bojanovice, Nový a Starý Poddvorov včetně areálu Moravských naftových dolů. Součástí koridoru D55 je i přeložka silnice III. třídy v Mikulčicích s částečným obchvatem sídla a s napojením na MÚK Mikulčice mimo obytné území. Za obcí Hrušky koridor pokračuje v souběhu s koridorovou tratí až do prostoru křižovatky MÚK Břeclav na dálnici D2, jejíž prostorové uspořádání je navrženo k zásadní přestavbě, včetně doprovodné silnice III/05531 Hrušky – Břeclav vedené od motorestu u Husara v Hruškách jižně v souběhu s D55 s podjezdem pod dálnicí D2 a s napojením na I/55 jižně od MÚK Břeclav. Doprovodnou komunikací, která je vymezena jako součástkoridoru **DS06**, bude zajištěna obslužnost širšího území Hrušek a spojení Hrušky – Břeclav nezávisle na dálnici D55 s napojením na silnici I/55 s obchvatem Břeclavi, návazně na dálnici D2 (MÚK Břeclav). Tato koncepce byla projednána a potvrzena MD, ŘSD a dotčenými obcemi za účasti pořizovatele a zpracovatele ZÚR JMK na jednání dne 28. 7. 2014 na MěÚ v Břeclavi. Na jednání bylo mimo jiné dohodnuto, že k napojení výhledově uvažovaných logistických areálů u obce Hrušky bude v rámci dálnice D55 navržena doprovodná účelová komunikace vedená v severním souběhu s D55. Ta umožní napojení těchto logistických center na dálniční síť (MÚK Břeclav, D2) a rovněž nabídne rychlé spojení Hrušek s Břeclaví propojením této komunikace se stávající III/05531 u motorestu U Husára. Vymezení účelové komunikace plně přísluší územnímu plánu, lze ji tedy na základě dohody z jednání konaného dne 28. 07. 2014 samostatně řešit v ÚPD Hrušky.

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

Dálnice D55 je koncepčně zakotvena v Dopravní sektorové strategii, 2. fáze a obsažen v Prioritě 3 Rozvoj páteřní infrastruktury a dopravního napojení kraje v dokumentu „Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020“. Navrhovaný koridor D55 v celém, úseku od hranice Jihomoravského kraje po dálnici D2 (MÚK Břeclav) naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b) a (8a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce a dále prioritu územního plánování ZÚR JMK v odstavci (7), především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů.

(k bodům 88 – 92)

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

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

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

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

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

V rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ byly prověřovány koncepční scénáře uspořádání sítě a to koncepční scénář B „Rozvojový – studie Strnad“ a koncepční scénáře C „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bystrčské stopě“ a D „Rozvojový – Generel dopravy JMK, R43 v Bítýšské stopě, R55 – var. Kalčík“.

Konceptní scénář B předpokládá, že silnice I/38 bude realizována jako R38 a spolu s R55 bude vytvářet tangenciální osy pro převedení dálkové dopravy mimo urbanizovaná území a metropolitní oblast Brno. Tato koncepce současně řeší obchvat Znojma v poloze oddálené od navrhovaného a v dílčí etapě již realizovaného obchvatu v kategorii silnice I. třídy dle záměrů ŘSD. Konceptní scénáře C a D předpokládají vedení silnice I/38 ve stopě připravované přestavby dle ŘSD s obchvatem Znojma v bližší poloze, která je v současné době již polohově předurčena dílčími realizovanými či rozestavenými úseky přeložky I/38.

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

- R38 úsek Blížkovice (hranice kraje) – Znojmo: 11,2 – 10,2 tis. voz. / 24 hod., z toho 2,5 – 1,9 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.
- R38 úsek Znojmo – Hatě – hranice ČR / Rakousko: 6,3 tis. voz. / 24 hod., z toho 1,1 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.

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

Intenzita dopravy na silnici I/38 sledované k přestavbě v konceptních scénářích C a D, dosahuje dle výsledků modelu 2014 pro r. 2035+ v dílčích úsecích následujících hodnot:

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

Z výsledků modelu 2014 jednoznačně vyplývá výraznější vytížení a vyšší dopravní účinnost silnice I/38 v poloze přimknutější, která je dlouhodobě připravovaná a postupně realizovaná ŘSD.

Návrh přestavby silnice I/38 vymezený invariantně v ZÚR JMK vychází z konceptní varianty C, která je současně v souladu s politikou územního rozvoje a připravovanými záměry MD a ŘSD. Koridor pro přestavbu silnice I/38, vymezený v ZÚR JMK, sleduje kontinuální modernizaci silnice Jihlava (D1) – hranice ČR / Rakousko, v úseku Jihlava – Znojmo (MÚK I/38 × I/53) v kategorii dvoupruhové silnice s obchvaty sídel a s východním obchvatem Znojma, v úseku Znojmo (I/53) – hranice ČR/Rakousko

v kategorii 2+1 s přeshraniční návazností na postupně upravovanou třípruhovou silnici S3 Hollabrunn – Guntersdorf – Jetzelsdorf s návazností na A22 směřující do Vídně.

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

I/38 Znojmo, obchvat (ul. Kuchařovická – I/53) (DS08) – koridor, v návaznosti na již realizované úseky 1. stavby, 2. etapy obchvatu Znojma, je vymezen v úseku ul. Kuchařovická – MÚK Suchohrdelská (II/413) – MÚK Znojmo, východ (I/53). V dílčím úseku koridor využívá již realizované přeložky silnice II/412, která však vyžaduje dílčí rozšíření v normových parametrech silnice I. třídy. Šířka koridoru **DS08** vymezeného v ZÚR JMK je 100 m s rozšířením v prostoru MÚK Suchohrdelská na plochu o poloměru kruhu 300 m, v doteku se zastavěným územím a zastavitelnými plochami s možným zúžením na min. poloměr 100 m. Takto vymezený koridor, vzhledem ke stupni přípravy dokumentace, umožňuje umístění trasy včetně všech souvisejících staveb a objektů. Dokončení obchvatu Znojma je zakotveno v Dopravní sektorové strategii, 2. fáze a obsaženo v Prioritě 3 Rozvoj páteřní infrastruktury a dopravního napojení kraje v dokumentu „Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020“.

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

Všechny tři koridory navrhované přestavby silnice I/38 Blížkovice (hranice kraje – hranice ČR / Rakousko) s obchvatem Znojma, vymezené v ZÚR JMK odpovídají dlouhodobě sledované koncepci ŘSD a hodnocenému koncepčnímu scénáři C rozvoje nadřazené silniční sítě na území JMK dle dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“. Návrh přestavby a vymezení koridorů **DS07**, **DS08**, **DS09** v ZÚR JMK naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b) a (8a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb

mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce.

Navrhovaný koridor vytváří předpoklady pro možnou realizační přípravu stavby s cílem řešit problém specifikovaný v ÚAP JMK 2015, tzn. nedostatečná silniční síť v prostoru Znojma, včetně souvisejících hlavních mezinárodních silničních tahů (silnice I/38 – E59 D1 – Jihlava – Znojmo – Vídeň). Záměr současně zohledňuje požadavky SWOT analýzy ÚAP JMK 2015 – zlepšovat dopravní infrastrukturu v postižených oblastech a vytvořit podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, v daném případě v severní a západní části SO ORP Znojmo. Koridory silnice I/38 jsou součástí N-OB1 rozvojové oblasti Znojmo, pro kterou je úkolem územního plánování vytvářet podmínky pro celkové zpřístupnění jádra rozvojové oblasti.

Plochy a koridory nadmístního významu

(k bodům 93 – 94)

Dálnice D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek (DS10)

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

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

Vymezená šířka koridoru v úseku Kývalka – Slatina v proměnlivých hodnotách 100 – 250 m, v plochách MÚK v rozsahu kruhu, příp. kruhové výseče o poloměru 180 – 420 m, vychází z podkladů ŘSD. Vymezení koridoru v proměnlivých šířkách v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy vymezené v územním plánu Brna. Šířkové vymezení koridoru v ZÚR JMK

zajišťuje potřebnou koordinaci s prostorovými a technickými požadavky prověřenými v dílčí projektové dokumentaci jednotlivých staveb (viz níže) v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí, současně svým vymezením vytváří předpoklady pro minimalizaci střetů se zastavěným územím a zastavitelnými plochami dotčených sídel. Přestavba dálnice v prostoru Brna je v projektové přípravě rozdělena na následující stavby:

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

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

Vymezení koridoru pro zkapacitnění dálnice D1 Kývalka – Slatina vytváří předpoklady pro možnou přípravu stavby, jejíž potřeba je vyvolána aktuálním dopravním zatížením a předpokládanými výhledovými intenzitami dopravy, které dle výsledků modelu 2014 pro r. 2035+ pro koncepční variantu C představují hodnoty 44 – 75 tis. voz. / 24 hod., a to v závislosti na koncepčním uspořádání a existenci nadřazené silniční sítě, především variant dálnice D43 a JZT.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v odstavci (7), především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a podpoře zkapacitnění dálniční sítě. Zkapacitnění dálnice D1, procházející jádrem OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, umožní zkvalitnění podmínek průchodnosti územím a rozvedení dopravních proudů do koridorů, které budou schopny ochránit sídla oblasti a města Brna před nadbytečnou dopravou.

Návrh zkapacitnění dálnice D1 včetně přestaveb MÚK současně napomáhá redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2015, kdy kapacita stávajícího dopravního systému brněnského metropolitního regionu přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy a to zejména v jižní části území (vysoká intenzita dopravy na dálnici D1 v úseku Kývalka – Holubice se sloučenými funkcemi tranzitními a obslužnými) a je zásadním omezením rozvoje území. Záměr současně zohledňuje požadavky ÚAP JMK 2015, tj. řešit rozšíření D1 a snížení negativních dopadů dálnice D1 na okolní zástavbu.

(k bodům 95 – 96)

D2 MÚK Velké Pavlovice (DS11)

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

ZÚR JMK vymezují plochu pro umístění nové dálniční křižovatky v úseku mezi stávajícími MÚK Hustopeče a Podivín. Vzdálenost těchto křižovatek celých 16,0 km neumožňuje návaznost silniční sítě přilehlého území na dálniční tah a její využití především pro každodenní vztahy ke krajskému městu. MÚK Velké Pavlovice v návaznosti na silnici II/421 umožní zpřístupnění a obsluhu Velkopavlovicka z dálnice D2 a vytvoří podmínky pro vyšší využívání dálnice, jako součásti OS10 rozvojové osy (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava), pro rozvoj území a každodenní zdrojové a cílové přepravní vztahy, vázané na metropolitní oblast a město Brno.

Plocha pro umístění MÚK je vymezená kruhem o poloměru 400 m tak, aby byly zajištěny podmínky pro umístění stavby, včetně souvisejících staveb a objektů v souladu s ČSN 736102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – „...vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b), (7) a (8a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce. Zatraktivnění dálnice D2 pro vyšší využití pro regionální přepravní vazby a kooperace naplňuje i požadavky na uspořádání a využití území OS10 rozvojové osy (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava) a úkoly pro územní plánování.

(k bodům 97 – 98)

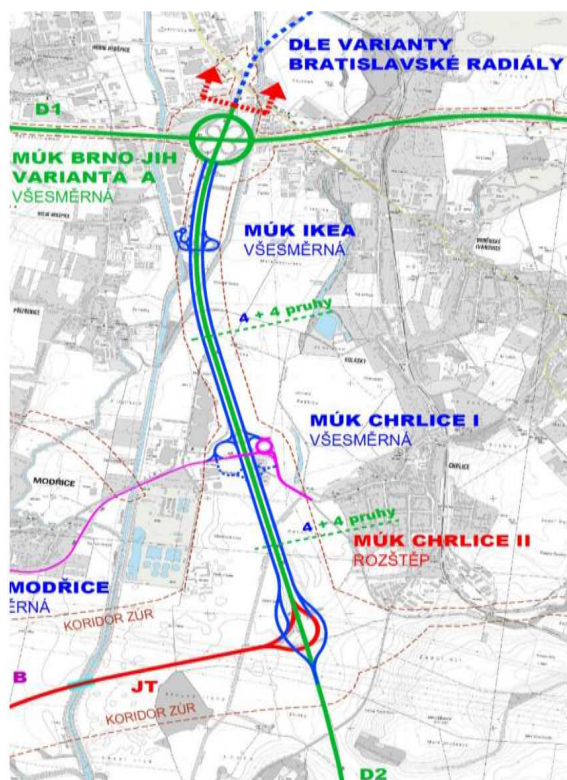
Dálnice D2 Chrlice II – Brno, jih, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňové křižovatky (DS12)

Dálnice D2 Brno (D1) – Břeclav – hranice ČR / SR je v návaznosti na dálnici D1 součástí dálkového propojení Praha – Brno – hranice JMK (– Bratislava). V evropských souvislostech, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je dálnice D1 zařazená do sítě TEN-T Core, u které se mimo jiné předpokládá dokončení sítě a odstranění úzkých míst do r. 2030. V regionálních souvislostech, v návaznosti na ostatní silniční síť, je kromě tranzitní dopravy využívána pro zdrojovou a cílovou dopravu a napojení území, vázané na metropolitní oblast a krajské město Brno. Z hlediska intenzity dopravy je nejzatíženější úsek v průchodu metropolitní oblastí Brno se sloučenými funkcemi tranzitní, zdrojové a cílové a obslužné. Dle výsledků dopravního modelu 2014 pro r. 2013 se intenzita dopravy v nejzatíženějším úseku Chrlice – MÚK Brno, jih (D1) pohybuje okolo 50 tis. voz. / 24 hod. Navazující úseky s narůstající vzdáleností od OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno ve směru na Břeclav vykazují pokles a to v rozmezí 26,5 – 18,6 tis. voz. / 24 hod.

Návrh na zkapacitnění dálnice D2 v nejzatíženějším úseku Chrlice – MÚK Brno, jih (D1) vychází ze skutečnosti již dnes dopravně enormně zatíženého úseku dálnice ve funkci sdružené tranzitní i obslužné funkce v jádrovém prostoru OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a z předpokladu rostoucích nároků dopravy ve výhledovém uspořádání související nadřazené silniční sítě. Rozhodující je navrhovaná koncepce převedení dálnice D52 prostřednictvím jižní tangenty (D52/JT) na dálnici D2 (MÚK Chrlice II) a následně na dálnici D1 (MÚK Brno, jih) – podrobněji viz dále *(k bodům 98 – 99)*. V této koncepci je podle výsledků modelu 2014 pro rok 2035+ předpokládaná intenzita dopravy na dálnici D2 v úseku Chrlice II – MÚK Brno, jih: při realizaci D52/JT, JZT a D43 (konceptní scénář C

v podvariantě C1) v rozmezí 41,2 – 60,7 tis. voz. / 24 hod., při realizaci D52/JT a nerealizaci JZT a D43 (konceptní scénář C v podvariantě C2) v rozmezí 58,1 – 79,3 tis. voz. / 24 hod., při realizaci D52/JT, JZT a nerealizaci D43 (konceptní scénář C v podvariantě C3) v rozmezí 42,7 – 61,4 tis. voz. / 24 hod. Jak je patrné z výsledků modelování, je existence JZT pro výhledové dopravní zatížení dálnice D2 v úseku Chrlice – MÚK Brno, jih (D1) rozhodující. Ve výhledovém zatížení dálnice D2 není však zásadně rozhodující existence D43 (prokázáno konceptním scénářem C v podvariantách C1, C3).

ZÚR JMK pro zkapacitnění dálnice D2 Chrlice II – Brno, jih včetně přestavby mimoúrovňové křižovatky vymezují koridor proměnlivé šíře 270 – 620 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy obcí, v úseku MÚK Chrlice II – MÚK Chrlice s rozšířením na 600 – 860 m (rozvinutí kolektorové křižovatky). Prostorové vymezení koridoru vychází z navrhované koncepce napojení dálnice D52 Rajhrad – Mikulov – hranice ČR / Rakousko přes jižní tangentu prostřednictvím D52/JT na dálnici D2 (MÚK Chrlice II) a následně dálnici D1 (MÚK Brno, jih). Tyto záměry byly podrobně prověřovány technickou studií „R52 – jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II“ (PK Ossendorf, s. r. o., 04/2015), kterou pořídilo MD jako podklad pro ZÚR JMK. Z výsledků technické studie vyplývá jednoznačná potřeba zkapacitnění dálnice D2 v úseku Chrlice – MÚK Brno-jih s novou MÚK Chrlice II (kolektorová s MÚK Chrlice I) a přestavba MÚK Brno-jih na dálnici D1 – viz obr. dále.



Zdroj: „R52 – jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II“ (PK Ossendorf, s. r. o., 04/2015)

Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených sídel s podmínkou, že min. šířka koridoru je 250 m.

V rámci výše zmíněné studie byl zpracován i dopravní model a prognóza dopravy, které sledovaly změny v dopravním chování v širším území po realizaci variant D52/JT a to ve vztahu k JZT a dálnicím D2 a D1. Podkladem pro tento dopravní model a prognózu dopravy byla dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ (model 2014). Výsledky jednoznačně prokázaly, že navrhované řešení pro zkapacitnění dálnice D2 Chrlice II – Brno, jih včetně

všech souvisejících staveb v širších souvislostech plně respektuje varianty koncepčního řešení v jižní a jihozápadní části OB3 Brno (varianty JZT s možností jejich úplného vypuštění, D52/JT, zkapacitnění dálnice D1 včetně přestavby MÚK Brno-jih se zapojením Bratislavské radiály). Koridor vymezený v ZÚR JMK pro zkapacitnění D2 Chrlice II – Brno, jih poskytuje dostatečný prostor pro umístění daného záměru včetně ploch pro novou MÚK Chrlice II a potřebnou přestavbu MÚK Chrlice (z důvodů malých vzdáleností kolektorová křižovatka MÚK Chrlice + MÚK Chrlice II.) a veškeré související stavby. Navrhovaný záměr naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v odstavci (7), které spočívá především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a podpory zkapacitnění dálniční sítě. Zkapacitnění dálnice D2, procházející jádrovým územím OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, umožní zkvalitnění podmínek průchodnosti územím a rozvedení dopravních proudů do koridorů, které budou schopny ochránit sídla oblasti a města Brna před nadbytečnou dopravou.

Návrh zkapacitnění dálnice D2 v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, kromě kontinuálního propojení dálniční sítě (tj. D52 – D2 – D1) mimo jihozápadní tangentu, současně napomáhá redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2015, tj. snižující se kapacita stávajícího dopravního systému brněnského metropolitního regionu, jež přestává dostatečně narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy a je zásadním omezením rozvoje území.

(k bodům 99 – 100)

Dálnice D46 Vyškov – hranice kraje, homogenizace včetně úpravy mimoúrovňových křižovatek (DS13)

Dálnice D46 (přede dnem nabytí účinnosti zákona č. 268/2015 Sb. – R46) navazující na dálnici D1 v MÚK Vyškov-východ, je součástí již realizované sítě dálnic, propojujících dálnice D1 a D35 v relaci (Brno –) Vyškov – Olomouc. D46v návaznosti na dálnici D1 zajišťuje napojení významného regionálního centra Vyškova na OB3 metropolitní rozvojovou oblast Brno a krajské město Brno, v mezikrajských souvislostech zajišťuje vazbu na sousední Olomoucký kraj a jeho krajské město Olomouc. Dle výsledků modelu 2014 pro r. 2013 intenzita dopravy v úseku Vyškov (D1) – hranice kraje dosahuje hodnoty okolo 25,0 tis. voz. / 24 hod. V r. 2035+, po dostavbě chybějících úseků dálnice D1 a přenesení významných přepravních vztahů v úseku Vyškov – Ostrava – hranice ČR / Polsko ze současného spojení D46 + D35 + D1 na souvislou dálniční trasu D1 dojde k poklesu intenzity dopravy na cca 18,0 – 19,3 tis. voz. / 24 hod. Přesto stávající parametry čtyřpruhové silnice, budované v 70. – 80. letech 20. století neodpovídají současným požadavkům normy a vyžadují především z důvodů zajištění bezpečnosti úpravy trasy v jednotných parametrech odpovídajících současným normám (tzv. homogenizace). Homogenizace zahrnuje úpravu prostorových parametrů stávající dálnice a přestavbu stávajících mimoúrovňových křižovatek Vyškov a Drysice včetně přídatných odbočovacích a připojovacích pruhů. Vymezení koridoru v šířce 100 m s rozšířením v místě křižovatek umožňuje s dostatečnou prostorovou rezervou umístění veškerých potřebných homogenizačních úprav a souvisejících staveb v souladu s ČSN 736001 Projektování silnic a dálnic.

Podkladem pro vymezení koridoru pro homogenizaci je dokumentace pro územní s rozhodnutí „R46 úpravy křižovatek silnice I/46, okres Vyškov (Silniční projekt, s. r. o. Brno, 2010). Cílem je dosažení odpovídajících normových parametrů současné legislativy jako podmínky pro zajištění bezpečnosti silničního provozu na jedné z páteřních kapacitních silnic OS10 rozvojové osy Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (–

Bratislava. Záměr je sledován ŘSD a obsažen v databázi projektů Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (bez uvedení předpokladu nejbližšího možného zahájení).

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje (27), především vytvářet podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech, dále prioritu územního plánování ZÚR JMK v odstavci (3c) – „...vytvářet územní podmínky pro posílení vazeb k centrům na území sousedních krajů...“ a prioritu v odstavci (7), která spočívá především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť.

(k bodům 101 – 102)

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

Stávající dálnice D52 (přede dnem nabytí účinnosti zákona č. 268/2015 Sb. – R52) je provozovaná v úseku Rajhrad – Pohořelice a připravovaná jako dálnice D52 v navazujícím úseku Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko. Silnice I/52 v úseku Rajhrad – Brno je v současné době vedena ve stopě ulice Vídeňské jako čtyřpruhová silnice I. třídy s průchodem oboustranně zastavěným územím jižní části Brna s významnou obslužnou funkcí a napojením na dálnici D1 (MÚK Brno-centrum). Výhledová přestavba tohoto úseku ve stávající stopě v kategorii dálnice je značně problematická a to především z důvodu městského charakteru komunikace s vedením tramvaje ve středním dělicím pásu a s potřebnými křižovatkami pro obsluhu území v kratších vzdálenostech než vyžadují normové parametry pro kategorii dálnice.

V evropských souvislostech, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je dálnice D52 zařazená do sítě TEN-T, u které se předpokládá zajištění potřebných parametrů sítě a odstranění úzkých míst. D52 je zařazena do kategorie sítě TEN-T Core, u které se počítá s dokončením realizace do r. 2030.

Koncepce navrhovaná v ZÚR JMK a potvrzená MD řeší zajištění potřebných parametrů a odstranění úzkých hrdel stávající silnice I/52 v prostoru Brna návrhem kapacitní silnice (D52/JT) navazující na již realizovaný úsek D52 Pohořelice – Rajhrad a vedené ve stopě jižní tangenty s napojením na dálnici D2 v MÚK Chrlice II. Tato koncepce nahrazuje záměr MD, který předpokládal návaznost D52 na dálnici D1 v parametrech kapacitní silnice prostřednictvím jihozápadní tangenty s napojením na dálnici D1 v prostoru Troubska (MÚK Troubsko). Koncepce přesměrování D52 přes jižní tangentu na dálnici D2 umožňuje nový pohled na potřebnost a funkci jihozápadní tangenty, kterou ZÚR JMK vymezují jako územní rezervu s potřebným podrobným prověřením variant v rámci územní studie zadané ZÚR JMK z hlediska přepravní účinnosti a potřebnosti v celém systému dálniční a silniční sítě jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna jako součást třístupňové ochrany Brna.

Vytíženost D52/JT v poloze jižní tangenty je dle výsledků modelu velmi úzce spjata s existencí a variantami dálnice D43 a jihozápadní tangenty. Podle výsledků modelu 2014 pro rok 2035+ předpokládaná intenzita dopravy na D52/JT v úseku Rajhrad – Chrlice za předpokladu realizace JZT a D43 ve stopě Bystrcké (koncepční scénář C v podvariantě C1) dosahuje hodnoty 35,5 tis. voz. / 24 hod. V případě, že nebude realizována JZT a kapacitní silnice D43 nebude vedena ve stopě Bystrcké (koncepční scénář C v podvariantě C2), tzn., nebude realizováno souvislé komunikační propojení jihozápadního prostoru Brna, je vytíženost D52/JT výrazně nižší, a to 17,0 tis. voz. / 24 hod. V případě, že bude realizována JZT, avšak nebude realizována D43 v žádné variantě (koncepční scénář

C v podvariantě C3), tzn., že propojení bude uskutečněno pouze v jihozápadním segmentu od dálnice D1 přes JZT na D52/JT, je vytiženost D52/JT oproti podvariantě C3 vyšší, a to 25,5 tis. voz. / 24 hod.

Jak je patrné z výsledků modelu 2014 při modelování jednotlivých kombinací JZT a D43 ve vztahu k D52/JT, výhledové vytižení D52/JT v úseku Rajhrad – Chrlice (D2) je v případě návaznosti na JZT Modřice – Troubsko a D43 (MÚK Troubsko) ve stopě Bystrcké maximálně efektivní. Jižní tangenta D52/JT s napojením na D2 má vysoce pozitivní roli, jak ve spojení s JZT, tak i jako samostatné propojení. Napomáhá rozložení dopravních zátěží na křižovatkách na dálnici D1 a vytváří systém „žebříku“, současně napomáhá ke zklidnění silnice II/152. Intenzity jednoznačně potvrzují potřebnou kategorii D52/JT jako čtyřpruhové směrově dělené s mimoúrovňovými křižovatkami, v daném případě dálnice.

ZÚR JMK vymezují koridor D52/JT proměnlivé šířky v návaznosti na koridory pro rozšíření dálnice D2 a koridor obchvatu Chrlic, prodloužení II/152. Koridor proměnlivé šíře je oproti vymezení v návrhu ZÚR JMK pro společné jednání ve smyslu § 37 stavebního zákona zredukován. Úprava vymezení koridoru vychází z výsledků technické studie „R52 – jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II“, kterou pořídilo MD (PK Ossendorf, s. r. o., 04/2015) jako podklad pro ZÚR JMK. Technická studie prověřila a navrhla dvě varianty možného vedení a řešení D52/JT včetně variant napojení jihozápadní tangenty na obě varianty D52/JT.

D52/JT – var. A: trasa je vedená z prostoru MÚK Rajhrad (D52), severozápadně od Modřic a dále ve směru západ – východ s napojením na dálnici D2 nově navrhovanou MÚK Chrlice II.

D52/JT – var. B: trasa je vedená z prostoru MÚK Rajhrad (D52) a dále pokračuje severovýchodním směrem, severně Popovic k dálnici D2, kde se shodně s var. A napojuje na dálnici D2 v nově navrhované MÚK Chrlice II.

Obě varianty byly v úrovni technické studie posouzeny z hlediska dopadů na životní prostředí (vlivy na hlukovou situaci v území, na kvalitu ovzduší, na obyvatelstvo, přírodu, krajinu, vlivy na povrchové a podzemní vody, půdní prostředí). Pro obě varianty D52/JT byl v rámci studie zpracován i dopravní model a prognóza dopravy, které sledovaly změny v dopravním chování v širším území po realizaci jedné ze dvou navrhovaných variant D52/JT a to ve vztahu k JZT a dálnicím D2 a D1. Podkladem byla dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje – podklad pro ZÚR“ (model 2014).

Na základě výsledků technické studie a závěrečného doporučení je zapracována do ZÚR JMK jako výsledná varianta B s vymezením koridoru proměnlivé šíře 700 – 550 m. Ten poskytuje dostatečný prostor pro optimalizaci trasy v podrobnější dokumentaci s návazností na dálnici D2 (MÚK Chrlice II). Toto řešení vyvolává současně potřebu zkapacitnění dálnice D2 Chrlice II – MÚK Brno-jih, novou MÚK Chrlice II, přestavbu MÚK Chrlice (kolektorová křižovatka MÚK Chrlice II + MÚK Chrlice) a přestavbu MÚK Brno-jih na dálnici D1. Pro tyto záměry ZÚR JMK vymezují samostatné plochy a koridory. Koridor D52/JT pro variantu B je ve vztahu k JZT veden tak, že umožňuje napojení obou variant, v ZÚR JMK vymezených jako územní rezervy (územní rezerva pro MÚK Modřice je součástí koridoru D52/JT). Přepravní účinnost a potřebnost JZT bude podrobně a ve všech souvislostech, nárocích a dopadech do území prověřena v rámci územní studie, uložené v ZÚR JMK ke zpracování.

Navrhovaný záměr v ZÚR JMK naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK v odstavci (7), především ve vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů a podpory zkapacitnění dálniční sítě. Vedení D52/JT v poloze jižní tangenty s napojením na dálnici D2 umožní zkvalitnění podmínek průchodnosti jádrovým územím metropolitní rozvojové oblasti OB3

a rozvedení dopravních proudů do koridorů, které budou schopny ochránit sídla oblasti a města Brno před nadbytečnou dopravou.

Navrhovaný záměr D52/JT současně reaguje na požadavky na uspořádání a využití území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, vymezené v ZÚR JMK – podporovat v silniční dopravě průchod nadřazené dopravní sítě metropolitní rozvojovou oblastí a rozvedení dopravních proudů do koridorů, které budou schopny ochránit dotčená sídla metropolitní oblasti a zvláště město Brno před nadbytečnou dopravou při eliminaci negativních dopadů dopravy na životní prostředí.

Návrh uspořádání nadřazené sítě s využitím jižní tangenty pro kontinuální napojení D52 na dálnici D2 současně napomáhá v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno redukovat problémy specifikované v ÚAP JMK 2015, tj. snižující se kapacita stávajícího dopravního systému brněnského metropolitního regionu, jež přestává dostatečně narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy a je zásadním omezením rozvoje území.

(k bodům 103 – 104)

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

Koridor je součástí dálkového tahu silnice I/19 Plzeň – Tábor – Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Sebranice s napojením na navrhovanou dálnici D43 MÚK Sebranice. Intenzita dopravy na stávající silnici je značně proměnlivá. Dle výsledků dopravního modelu 2014 pro r. 2013 v úseku Sebranice – Rozseč nad Kunštátem 3,3 – 3,2 tis. voz. / 24 hod., v úseku Rozseč nad Kunštátem – Hodonín (hranice kraje) – 1,4 tis. voz. / 24 hod. Stávající silnice má nejednotné parametry, v dílčích úsecích s nepříznivými prostorovými parametry, které neodpovídají požadavkům na silnice I. třídy. V prostoru Rozseče je silnice vedena v průtahu oboustranně zastavěným územím Rozseče, v prostoru Sebranic bude stávající silnice dotčena nově navrhovanou dálnicí D43. Záměr vyžaduje i částečnou přeložku silnice I/19 s napojením do MÚK Sebranice.

Vymezení koridoru pro dílčí úpravy v trase v normových parametrech silnice I. třídy v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, tzv. homogenizace s obchvaty sídel, vychází ze záměrů sledovaných v Generelu dopravy Jihomoravského kraje a v ÚAP JMK 2013. Průchod Kunštátem, v původních záměrech sledovaný v trase jižního obchvatu města, je na základě požadavků města Kunštát vypuštěn. V rámci homogenizace silnice I/19 na území kraje, ZÚR JMK vymezují koridor pro úpravu průtahu městem. V prostoru Sebranic je koridor **DS15** koordinován s návrhem dálnice D43 a s napojením silnice I/19 do MÚK Sebranice. Podkladem pro napojení silnice I/19 na dálnici D43 je dokumentace pořizená KrÚ JMK: „Územní studie silnice R43 v úseku Svitávka – Sudice, 2. etapa“ (AF City Plan, s. r. o., 03/2014).

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

Návrh řešení bez zásadnější přestavby trasy v nové trase je přiměřený předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy pro r. 2035+ (výsledky modelu 2014); v úseku Sebranice – Rozseč nad Kunštátem

4,3 – 3,0 tis. voz. / 24 hod., v úseku Rozseč nad Kunštátem – Hodonín, hranice kraje 1,2 – 1,1 tis. voz. / 24 hod.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu územního plánování ZÚR JMK (8), především vytváří podmínky pro rozvoj a zkvalitnění sítě pro zpřístupnění socioekonomicky oslabených částí kraje. Umožňuje zkvalitnění podmínek pro zpřístupnění a obsluhu území a sídel v N-SOB3 specifické oblasti Olešnicko – Tišnovsko a zlepšení provázanosti na centra osídlení v JMK (Boskovice, Letovice, Lomnice, Tišnov) a v Kraji Vysočina (Bystřice nad Perštejnem, resp. Velká Bíteš).

(k bodům 105 – 106)

Silnice I/23 Vysoké Popovice, obchvat (DS16)

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

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

Vymezení koridoru pro obchvat Vysokých Popovic mimo jiné reaguje na úkol politiky územního rozvoje v kap. 7.4, v bodě (195), kde se ukládá úkol; prověření možností zlepšení průjezdnosti silnice České Budějovice – Jindřichův Hradec – Třebíč – D1, zejména řešením obchvatů měst a obcí. Na základě prověření zajistit územní ochranu pro zlepšení průjezdnosti vymezením koridorů pro dílčí změny trasy silnice (Zodpovídá: Jihočeský kraj, Kraj Vysočina a Jihomoravský kraj).

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

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury, dále priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b), (7) a (8a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce a dále prioritu územního plánování ZÚR JMK v odstavci (3c) – vytvářet územní podmínky pro posílení vazeb k centrům na území sousedních krajů, v daném případě Kraje Vysočina a sídelní centrum Třebíč.

(k bodům 107 – 110)

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

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

Silnice I/40 v úseku Mikulov – Břeclav zajišťuje zpřístupnění a obsluhu příhraničního území a sídel mezi silnicemi I/52 (D52) a I/55 v připravované trase obchvatu Břeclavi. Intenzita dopravy dle výsledků modelu 2014 pro r. 2013 dosahuje ve sledovaných úsecích následujících hodnot:

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

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

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

Z výsledků modelu 2014 k r. 2013 a 2035+ se ukazuje výhledově se zvyšující přepravní význam silnice I/40 v návaznosti na celkovou přestavbu navazující silniční sítě (D52, I/55). To potvrzuje i potřebu zajištění potřebné prostorové upravenosti silnice I/40 v normových parametrech silnice I. třídy včetně vyloučení průtahů dotčenými sídly Sedlec, Valtice a Břeclav.

I/40 Mikulov – Sedlec, západ homogenizace (DS17) – ZÚR JMK vymezují koridor pro prostorové úpravy silnice I/40 v normových parametrech dle ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, tzv. homogenizace stávající dvoupruhové silnice, která vychází ze zpracované dokumentace „Vyhledávací studie trasy silnice I/40 v úseku Břeclav – Valtice – Mikulov – Novosedly“ (Profi Jihlava, 1999). Koridor v Mikulově navazuje na stávající silnici I/52 (nepřímo na D52 – MÚK Mikulov-jih) a je ukončen na silnici I/40 v západní části Sedlce. Koridor pro homogenizaci je vymezen v šířce 100 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy Mikulova s možným zúžením v úseku s oboustrannou zástavbou na 20 m. Takto vymezený koridor je dostatečný pro homogenizaci silnice ve stávající trase s drobnými prostorovými úpravami včetně všech souvisejících staveb a objektů.

I/40 Břeclav – Valtice, přeložka s obchvatem Valtic (DS18) – ZÚR JMK vymezují koridor pro přeložku dvoupruhové silnice s obchvatem Valtic. V prostoru Břeclav, západ koridor navazuje na připravovaný obchvat Břeclavi (silnice I/55 a I/40) a ve stávající stopě s předpokládanou dílčí prostorovou úpravou na normové parametry silnice I. třídy dle ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, tzv. homogenizací je veden až do prostoru východně od Valtic. Průchod Valticemi je v ZÚR JMK navržen v koridoru severního obchvatu sídla. Poloha severního obchvatu byla ve variantách podrobněji prověřena technickou studií „Přeložka silnice I/40 Valtice – obchvat“ (Profi Jihlava, s. r. o., 2001), aktualizovanou v r. 2008. Technická studie z r. 2008, která je podkladem pro vymezení koridoru ZÚR JMK, zohledňuje připomínky a stanoviska, která byla vznesena k předchozím variantám obchvatu Valtic (r. 1999, 2001) a předkládá taková řešení obchvatu, která by byla přijatelná z hlediska technického, ekonomického a především krajinářského s ohledem na památkově chráněné území Lednicko-valtického areálu, zapsaného do seznamu Světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO. Koridor vymezený v úseku Břeclav, západ – Valtice, východ v šířce 100 m, v úseku Valtice, východ – Valtice, západ s obchvatem Valtic v šířce 200 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy Valtic s možným

zúžením na min. 100 m umožňuje realizovat homogenizaci silnice včetně všech souvisejících staveb a objektů i přeložku silnice se severním obchvatem Valtic včetně všech souvisejících staveb a objektů.

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

Přeložka silnice I/40 je zapracována v Generelu dopravy Jihomoravského kraje a v ÚAP JMK 2015.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury, dále priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b), (7) a (8a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce.

(k bodům 111 – 114)

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

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

Silnice I/43 v širších souvislostech představuje dálkový tah ve spojení Brno – Svitavy – Králíky – hranice ČR / Polsko, v současné době ve funkci silničního propojení dálnice D1 a silnice I/35 (v návrhu D35).

V koncepci rozvoje nadřazené sítě, v souladu s politikou územního rozvoje, je úsek dálnice D1 – Sebranice posílen připravovanou dálnicí D43 (součást sítě TEN-T Comprehensive), která v prostoru Sebranice opouští historickou stopu I/43 vedenou na Svitavy a směřuje přes Velké Opatovice do prostoru Moravské Třebové, kde se napojuje na připravovanou dálnici D35. Úsek Sebranice – Stvolová (hranice kraje) zůstane jako silnice I. třídy ve své historické stopě pro zpřístupnění a obsluhu území a napojení severní části kraje na významné sídelní centrum Pardubického kraje – Svitavy.

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

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

Dle výsledků modelu 2014 (konceptní scénář C) pro r. 2035+, kdy se předpokládá, že bude již v provozu D43 a dojde k rozložení přepravních vztahů ve směru na Pardubický kraj mezi silnicí I/43 a D43, dosahuje výhledová intenzita dopravy v jednotlivých úsecích I/43 následujících hodnot:

- úsek Sebranice – Letovice: 10,9 tis. voz. / 24 hod., z toho 1,8 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod;
- úsek Letovice – Stvolová: 8,1 – 7,6 tis. voz. / 24 hod., z toho cca 1,4 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod.

Výsledky ukazují na relativně významný podíl dopravy, který i po realizaci a zprovoznění dálnice D43 zůstane na stávající silnici I/43 v úseku Sebranice – hranice krajů JMK / PK. Intenzita dopravy ve stopě I/43 zůstane přibližně v hodnotách stávajícího dopravního zatížení s tím přínosem, že dojde k částečnému snížení objemu těžké nákladní dopravy. Tento předpoklad vyžaduje zajištění územních podmínek pro dílčí úpravy silnice s cílem výhledového zajištění bezpečnosti dopravy a minimalizace negativních vlivů z dopravy na životní prostředí a lidské zdraví v dotčených sídlech.

I/43 Sebranice – Letovice, přeložka (DS19) – ZÚR JMK vymezují koridor pro přeložku silnice I/43 v návaznosti na koridor dálnice D43 od MÚK Sebranice vedenou západně od Svitávky s napojením na stávající silnici I/43 v prostoru Letovice, Zboněk. Koridor přeložky je v počátečním úseku koordinován s návrhem a vymezením koridoru D43 v úseku Svitávka – Sudice včetně plochy pro řešení MÚK Sebranice s napojením I/43 a I/19 v dokumentaci: „Územní studie silnice R43 v úseku Svitávka – Sudice, 2. etapa“ (AF City Plan, s. r. o., 2014). Koridor pro přeložku je vymezený v šířce 200 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy se zúžením v průtazích sídly Sebranice, Svitávka, Letovice, Zboněk na min. šířku 20 m. Toto vymezení zajišťuje dostatečné územní podmínky pro umístění, příp. možné zpřesnění návrhu řešení v rámci koridoru v podrobnější dokumentaci v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic.

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

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

Silnice I/43 v celém úseku Sebranice – Stvolová (hranice kraje) je páteří komunikační osou OS9 rozvojové osy Brno – Svitavy / Moravská Třebová. Záměry jsou v souladu s požadavky na vytváření podmínek pro stabilizaci a rozvoj veřejné infrastruktury v centrech osídlení, v daném prostoru v subregionálním centru Letovice a s úkoly pro územní plánování a podporou realizace dopravní infrastruktury. Oba koridory jsou součástí v ÚAP JMK 2015.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Dále zohledňuje priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b), (3c), (7) a (8a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce a dále vytvářet územní podmínky pro posílení vazeb k centrům na území sousedních krajů, v daném případě Pardubického kraje.

(k bodům 115 – 116)

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

Silnice Znojmo – Pohořelice představuje významné silniční spojení mezi silnicemi I/52 (D52) a silnicí I/38, obě sledované v politice územního rozvoje jako koridory kapacitních silnic. Silnice I/53 v návaznosti na dálnici D52 ve směru na Brno jako jediná zajišťuje přepravní vztahy a zpřístupnění prostoru Znojemska k jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno. Z hlediska územního uspořádání kraje, silnice I/53 je dopravní osou N-OS1 rozvojové osy Znojemská, navazující na OB3 metropolitní rozvojovou oblast Brno a N-OB1 rozvojovou oblast Znojmo.

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

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

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

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

Tento předpoklad výhledového dopravního zatížení vyžaduje zásadnější přestavbu silnice včetně a přestavby kolizních křižovatek v celém úseku od napojení na D52 (MÚK Pohořelice, jih) po napojení na obchvat Znojma (MÚK Znojmo, východ) tak, aby bylo výhledově dosaženo potřebné úrovně kvality dopravy a bezpečnosti provozu na hlavní dopravní ose, zpřístupňující jihozápadní část Jihomoravského kraje. Návrh přestavby vychází ze zpracované dokumentace „Silnice I/53 Lechovice – Pohořelice“ (PK Ossendorf, s. r. o., 2009), v úseku Znojmo – Lechovice v souladu s dokumentací pro územní rozhodnutí, Změna č. 1: „Silnice I/53 Znojmo – Lechovice“ (PK Ossendorf, s. r. o., 2010). Oproti návrhu ZÚR JMK pro společné jednání ve smyslu § 37 stavebního zákona byl vypuštěn koridor obchvatu Lechovic, který má již vydané pravomocné stavební povolení.

ZÚR JMK vymezují koridor silnice I/53 pro homogenizaci silnice navrženou ve stopě stávající silnice I/38 s dílčím rozšířením v normových parametrech silnice I. třídy v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic, v převažujícím rozsahu s mimoúrovňovými křižovatkami pro obsluhu přilehlého území (MÚK Znojmo, východ na obchvatu Znojma, Dyje, Oleksovice, Mackovice, Miroslav, Suchohrdly u Miroslavi, Trnové Pole a Pohořelice, západ), v koncových úsecích s napojením na přeložku silnice I/38 s východním obchvatem Znojma (MÚK Znojmo, východ) a na dálnici D52 (MÚK Pohořelice, jih). Koridor je vymezen ve dvou samostatných částech v proměnlivé šířce s ohledem na rozsah potřebné homogenizace a stupeň projektové dokumentace: úsek Znojmo – Lechovice, západ a Oleksovice – Miroslav v základní šířce 150 m, úsek Miroslav – Pohořelice 300 m, mimo zastavěné území a zastavitelné plochy obcí Miroslav, Branišovice, Pohořelice, Bantice, Dobšice, Dyje, Lechovice, Mackovice, Oleksovice s možným zúžením na min. šířku 100 m. Takto vymezený koridor zajišťuje

dostatečné územní podmínky pro upřesnění trasy a navrhovanou přestavbu silnice v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic v rámci vymezeného koridoru..

Záměr přestavby silnice je zahrnut v databázi projektů Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (bez uvedení předpokladu nejbližšího možného zahájení). Záměr je obsažen v Prioritě 3 Rozvoj páteřní infrastruktury a dopravního napojení kraje v dokumentu „Aktualizace strategické vize Strategie Jihomoravského kraje 2020“. Návrh přestavby silnice I/53 je zpracován v Generelu dopravy Jihomoravského kraje a v ÚAP JMK 2015.

Vymezení koridoru zajišťuje územní podmínky pro přestavbu silnice I/53 a naplňuje tak požadavek na uspořádání a využití území v N-OS1 rozvojové ose Znojenská s podporou rozvoje obcí s výraznou vazbou na dopravní osu (Brno –) Pohořelice – Znojmo. Navrhovaný koridor vytváří předpoklady pro možnou realizační přípravu stavby s cílem řešit problém specifikovaný v ÚAP JMK 2015, tzn. nevyhovující dopravní propojení Brna s jihozápadní částí kraje; kde jako hlavní spojnice je málo kapacitní silnice I/53, která neumožňuje rychlý a bezpečný provoz a ani není k dispozici alternativa.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Dále zohledňuje priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b), (7) a (8a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce.

(k bodům 117 – 118)

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

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

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

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

Silnice I/71 je páteřní dopravní osou N-SOB2 specifické oblasti Horňácko, navazující na OS11 rozvojovou osu Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – hranice ČR / Rakousko. Záměr zohledňuje požadavky na uspořádání a využití území N-SOB2 specifické oblasti Horňácko – zlepšovat parametry dopravní infrastruktury, podporovat zlepšení dostupnosti center osídlení v Jihomoravském kraji (Strážnice, Veselí nad Moravou) ve Zlínském kraji (Uherské Hradiště, Uherský Ostroh) a Trenčínském kraji (Myjava).

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (23) – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Dále zohledňuje priority územního plánování ZÚR JMK v odstavcích (3a), (3b), (7) a (8a), které spočívají především ve vytváření územních podmínek pro posílení vazeb mezi městy a venkovem s cílem zvýšit atraktivitu a konkurenceschopnost venkovského prostoru kraje a pro posílení vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení s cílem podpořit formování kooperačních územních vztahů a prostorovou dělbu práce.

Silnice II. a III. třídy

(k bodům 119 – 120)

Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 (DS24)

Záměr obchvatu Chrlic, prodloužení II/152 je součástí původně sledované koncepce tzv. Jihovýchodní tangenty (JVT). Ve své původní koncepci JVT představovala komunikační propojení území mezi dálnicemi D1 a D2 v návaznosti na jižní a jihozápadní tangentu. V tomto spojení umožňovala kontinuální napojení a obsluhu území v rozvíjející se části brněnské aglomerace na silnice vyššího řádu. Původní záměr byl rozdělen na tři samostatné úseky: Chrlice (dálnice D2) – MÚK Tuřany (II/380), MÚK Tuřany (II/380) – Kobylnice a Kobylnice – Tvarožná (variantně MÚK Holubice). Takto navržená trasa vycházela z předpokladu, že do prostoru Šlapanicka a Tuřan budou umístěny významné rozvojové plochy výroby.

V minulosti byla prověřována trasa tzv. Jihovýchodní tangenty v parametrech silnice II. třídy – „Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Studie prokázala možnost vedení trasy JVT v zájmové oblasti a navrhla napojení související silniční sítě. V průběhu zpracování návrhu ZÚR JMK byly redukovány původně sledované plochy výroby v prostoru Šlapanicka a Tuřanska a tedy se výrazně změnila předpoklady a požadavky na přepravní funkci komunikačního propojení. Bylo nezbytné aktuálně prověřit přepravní účinnost navrhované jihovýchodní tangenty za změněných územních podmínek.

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

Výsledky prověření Jihovýchodní tangenty byly podkladem pro návrh koridoru v ZÚR JMK. První úsek silnice mezi dálnicí D2 a silnicí II/380 (Chrlice – Tuřany) má významný pozitivní dopad do území s velkou dopravní účinností (17,7 až 20,6 tis. voz. / 24 hod.) a proto je zde navržen koridor nově nazvaný Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 (**DS24**) – původně dílčí úsek Jihovýchodní tangenty. JVT v tomto úseku plní zároveň funkci dříve alternativně sledovaného obchvatu Chrlic.

Druhý úsek Jihovýchodní tangenty mezi silnicí II/380 a II/417 (Tuřany – Kobylnice) vykazuje v modelu nižší dopravní účinnost (9 až 11,6 tis. voz. / 24 hod.), avšak při propojení s obchvatem Šlapanic může mít pozitivní vliv v území. V tomto úseku je navržena územní rezerva (**RDS32**), ve které budou funkce a význam komunikace dále prověřovány v rámci územní studie, uložené ZÚR JMK bezodkladně po vydání ZÚR JMK.

Poslední úsek mezi silnicemi II/417 a II/430 (variantně D1), tj. Kobylnice – Tvarožná (variantně Holubice), vykazuje nejnižší dopravní účinnost (4,9 až 7,9 tis. voz. / 24 hod.). Při variantním posouzení

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

ZÚR JMK navrhuje koridor pro Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 (**DS24**) v kategorii silnice II. třídy. Návrh koridoru vychází z „Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Studie v tomto prostoru navrhuje tři varianty, které se liší zapojením na dálnici D2. Dvě z nich uvažují s napojením do okružní křižovatky u nákupního centra Olympia při neexistenci tzv. jižní tangenty D52/JT. Třetí varianta uvažuje s existencí jižní tangenty D52/JT a napojuje obchvat Chrlic v prodloužení silnice II/152 přímo do navrhované MÚK Chrlice II na dálnici D2 (D52/JT). Vzhledem k tomu, že se koncepce silniční dopravy ZÚR JMK opírá o návrh dálnice D52 v upraveném koridoru jižní tangenty – D52/JT, je v ZÚR JMK vymezen invariantní koridor pro záměr Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 s napojením na dálnice D2 a D52/JT v MÚK Chrlice II (kolektorová s MÚK Chrlice). Koridor **DS24** je ve směru východním ukončen navrhovanou MÚK se silnicí II/380 jižně Tuřan. V návaznosti na dálnice D52/JT a D2 umožňuje zpřístupnění a obsluhu rozvojových prostorů Brno-Chrlice a Brno-Tuřany (včetně mezinárodního letiště Brno-Tuřany). Navrhované prodloužení silnice II/380 v prostoru Tuřan (MÚK Tuřany) umožňuje návaznost na a navrhovanou přeložku silnice s obchvatem Tuřan.

Šířka koridoru vymezeného v ZÚR JMK pro Obchvat Chrlic, prodloužení II/380 je 150 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy dotčených obcí s možným zúžením na min. šířku 30 m. Pro plochu mimoúrovňové křižovatky Tuřany je vymezena plocha o poloměru kruhu 200 m. Toto vymezení dává dostatečné předpoklady pro možné zpřesnění trasy v podrobnější dokumentaci v souladu s ČSN 736101 Projektování silnic a dálnic v rámci vymezeného koridoru.

Navržené řešení naplňuje prioritu (23) politiky územního rozvoje – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury, prioritu (8) ZÚR JMK – vytvářet územní podmínky pro rozvoj a zkvalitnění krajské silniční sítě včetně potřebných infrastrukturních úprav. Vymezení koridoru **DS24** současně reaguje na požadavky na uspořádání a využití území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – podporovat v silniční dopravě průchod nadřazené dopravní sítě metropolitní oblasti a rozvedení dopravních proudů do koridorů, které budou schopny ochránit dotčená sídla metropolitní oblasti před nadbytečnou dopravou při eliminaci negativních dopadů dopravy na životní prostředí.

Návrh reaguje na problémy, specifikované v ÚAP JMK 2015 – tj. snižující se kapacita stávajícího dopravního systému brněnského metropolitního regionu, jež přestává dostatečně narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy a je zásadním omezením rozvoje území. Realizací stavby dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v Tuřanech, Brněnských Ivanovicích a Chrlicích z hlediska exhalací a hluku.

(k bodům 121 – 125)

Přestavba krajských tahů silni II. třídy (DS25 – DS30, DS32, DS33, DS35, DS36, DS39) a silnice III. třídy (DS37)

Záměry vymezené v ZÚR JMK jednotlivými koridory vybraných silnic II. a III. třídy vycházejí z dokumentací ÚAP JMK 2015, „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“ schválený Radou Jihomoravského kraje v roce 2006 (dále Generel krajských silnic) a „Souhrn návrhů generelu krajských silnic“ (KrÚ JMK, odbor dopravy), který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006 a aktualizován v roce 2008.

Tahy krajského významu představují nadřazenou krajskou síť dopravní infrastruktury, která navazuje na síť dálnic a silnic I. třídy a zajišťuje páteřní spojení a přepravní vztahy nadmístního významu. Podmínkou pro funkčnost této nadřazené krajské sítě je její postupná přestavba a homogenizace s cílem dosažení potřebných parametrů a kvality pro zajištění potřebných přepravních vztahů s ohledem na bezpečnost dopravy, ochranu životního prostředí a veřejného zdraví, a to v koordinaci s přestavbou a návaznostmi na nadřazenou dálniční a silniční síť kraje.

Ostatní silnice II. a III. třídy jsou z hlediska ZÚR JMK považovány za stabilizované, tzn., že již byly realizovány v odpovídajících parametrech nebo se jedná o silnice nevyžadující zásadnější úpravy.

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

II/152 Želešice, obchvat (DS25)

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

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

Silnice II/374 je součástí krajského tahu K38 Lipůvka (I/43) – Blansko – Rájec-Jestřebí – Boskovice – Sebranice (I/19). Tah zajišťuje spojení ORP Boskovice, Blansko, Kuřim a napojení území na silniční tahy vyššího významu (I/42, I/43). Stávající vedení silnice II/374 je v úseku Rájec-Jestřebí – Boskovice nevyhovující s řadou dopravních závad a proto je dlouhodobě sledována celková přeložka. Jedná se o obchvaty sídel Rájec-Jestřebí, Doubravice nad Svitavou a Lhota Rapotina. ZÚR JMK navrhuje koridory pro přeložku silnice II/374 v úseku Rájec-Jestřebí – Doubravice nad Svitavou – Lhota Rapotina (DS26), přeložku v úseku Lhota Rapotina – Boskovice (DS27) a přeložku v úseku Spešov – Rájec-Jestřebí (DS28). Koridory vycházejí z „DÚR II/374 Doubravice nad Svitavou – Rájec, Rybák projektování staveb, 2011“ a z „Vyhledávací studie přeložky krajské silnice II/374 v úseku Doubravice nad Svitavou – Lhota Rapotina, Rybák projektování staveb, 2012“. V území mezi Lhotou Rapotinou

a Boskovicemi je koridor navržen dle „Územní studie prověření trasy Boskovické spojky a přeložky silnice II/374 (Rybák projektování staveb, 2007)“, která koordinovala oba záměry v území. Celkovým přeložením silnice II/374 dojde k odstranění nevyhovujícího vedení přes zastavěné území obcí a zkvalitnění trasy z hlediska širších vazeb. Ze zadání ZÚR JMK vyplývá požadavek prověřit propojení sídel Spešov a Rájec. Problematikou se zabývala dokumentace „II/374 Spešov – Rájec, porovnání variant trasy (Rybák projektování staveb, 2009)“, kde jsou porovnávány dvě varianty „město“ a „JMK“ s návazností na již realizovaný úsek Blansko – Spešov. Varianta „město“ se odklání východním směrem přes řeku Svitavu se zapojením do navrhované křižovatky u hřiště. Varianta „JMK“ využívá trasu stávajících silnic II/374 a II/377. Tato trasa vykazuje nejjednodušší řešení, nejvyšší připravenost, minimální zábor, žádnou fragmentaci krajiny a nižší realizační náklady. ZÚR navrhuje koridor pro propojení Spešov – Rájec dle dokumentace „II/374 Spešov – Rájec, porovnání variant trasy (Rybák projektování staveb, 2009)“ ve variantě „JMK“.

II/380 Tuřany, obchvat (DS29)

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

II/385 Hradčany – Čebín, obchvat (DS30)

Silnice II/385 je součástí krajského tahu K29 (Štěpánov nad Svatkou –) hranice kraje – Nedvědice – Borač – Předklášteří (II/385) – Tišnov – Čebín (D43). Tah umožňuje spojení oblastí Brno-venkov a Žďársko, páteřní propojení sídel vyššího významu a napojení průmyslových oblastí na budoucí dálnici D43.

V prostoru obcí Čebín a Hradčany je dlouhodobě sledována přeložka silnice II/385. ZÚR JMK navrhuje koridor pro obchvat obcí Hradčany a Čebín (**DS30**). Koridor vychází z dokumentací „DÚR II/385 Obchvat Čebín, Dopravoprojekt Brno, 2009“ a „DÚR II/385 Obchvat Hradčany, Dopravoprojekt Brno, 2010“. Stavba je navržena v souběhu se železniční tratí Brno – Tišnov – Havlíčkův Brod. Realizací stavby dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v obci z hlediska exhalací a hluku. Koridor pro obchvat obcí Hradčany a Čebín je v souladu s DÚR provizorně ukončen ve směru na Kuřim na stávající silnici II/385. To umožňuje variantní řešení dálnice D43 a zároveň výsledné připojení obchvatu na nadřazenou silniční síť.

II/416 Blučina, obchvat (DS32)

Silnice II/416 je součástí krajského tahu K34 Pohořelice (I/53, D52) – Hrušovany u Brna – Vojkovice (II/425) – Blučina – Měnin (II/380) – Újezd u Brna – Křenovice – Slavkov u Brna (I/50). Tah zprostředkovává mezioblastní spojení prostorů Brno-venkov a Vyškovsko s návazností na nadřazenou silniční síť (dálnice D1, D2, D52). ZÚR JMK navrhuje koridor pro obchvat Blučiny (**DS32**), který zajistí kvalitní připojení silnice II/416 na dálnici D2. Obchvat Blučiny převede tranzitní dopravu z nevyhovující stávající komunikace, která je vedena zastavěným územím obce. Koridor vychází z investičního záměru „II/416 Blučina obchvat, úsek D2 – II/425, SHB, 2010“ a je v souladu

s provedenými komplexními pozemkovými úpravami. Uvažovaný záměr protipovodňového opatření v území musí vedení koridoru plně respektovat.

III/15286 Brno, Slatina, obchvat (DS33)

Dle Generelu krajských silnic je silnice III/15286 součástí nového uvažovaného krajského tahu K36 Brno, Slatina (I/50) – Šlapanice (D1) – Ponětovice – Prace – Křenovice (II/416). Tah zprostředkovává mezioblastní spojení, páteřní obsluhu sídel (Brno, Šlapanice, Slavkov u Brna) a napojení průmyslových center Šlapanicka a Slavkovska. V Generelu krajských silnic je sledována nová trasa silnice II/417 v úseku Brno, Slatina – Šlapanice – Kobylnice. Pro zajištění kvalitnějšího vedení tahu ZÚR JMK navrhuje koridor pro obchvat Slatiny (**DS33**), který může být realizován i silnicemi III. třídy. Jedná se o stabilizovanou trasu dle ÚAP JMK a Generelu krajských silnic, která zajistí vedení tahu mimo zastavěná území obcí.

II/423 Mikulčice, přeložka k D55 (DS35)

Silnice II/423 je součástí oblastního tahu O21 Diváky (II/381) – Boleradice – Němčičky – Velké Pavlovice (D2, II/425, II/421) – Velké Bílovice – Prušánky – Josefov – Mikulčice (R55, III/05531). Tah zajišťuje vzájemné spojení obcí s počtem 2 – 5 tis. obyvatel (Moravský Žižkov, Prušánky, Josefov), propojuje Břeclavsko a Hodonínsko a napojuje území na nadřazenou silniční síť (dálnice D2, silnice I/55). ZÚR JMK navrhuje koridor pro přeložku silnice II/423 (**DS35**) ve vztahu k plánované dálnici D55. Koridor pro přeložku vychází z umístění MÚK Mikulčice na D55 a bude sloužit jako přivaděč k této dálnici. V dokumentaci „Technicko-ekonomická studie R55 v úseku Staré Město – Břeclav“ (HBH Projekt, s. r. o., říjen 2014) je přeložka II/423 navrhována jako součást stavby D55.

II/602 Bosonohy, obchvat (DS36)

Silnice II/602 je součástí krajského tahu K26 (Velká Bíteš –) hranice kraje – Přibyslavice – Lesní Hluboké – Domašov – Ostrovačice (D1, I/23) – Troubsko (D1) – Brno, západ (I/23). Tah umožňuje propojení oblasti Brno-venkov s Třebíčskem a páteřní obsluhu sídel vyššího významu (Velká Bíteš, Rosice, Brno). Tah přebírá funkci doprovodné silnice k dálnici D1. Silnice II/602 je v Bosonohách výrazně dopravně zatížena. Podle výsledků celostátního sčítání dopravy na silniční síti v ČR v roce 2010 dosahovala intenzita dopravy v Bosonohách hodnoty 11,7 tis. voz. / 24 hod. ZÚR JMK navrhuje koridor pro obchvat Bosonoh (**DS36**). Koridor vychází z „Technické studie Bosonohy II/602 obchvat, Linio Plan Brno, 2012“, která navrhuje trasu obchvatu v poloze respektující územní rezervy pro MÚK Troubsko – D1, varianty JZT a dálnici D43 v Bystrcké variantě. Realizací stavby dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v obci z hlediska exhalací a hluku.

II/425 Rajhrad – Modřice (DS39)

Silnice II/425 je součástí krajského tahu K11 (Brodské – hranice ČR / Slovensko –) Lanžhot (D2) – Břeclav (I/55) – Velké Pavlovice – Hustopeče – Velké Němčice – Židlochovice – Rajhrad (I/52). Tah zprostředkovává páteřní mezioblastní vztahy, vazby sídelní struktury vyššího významu a přebírá funkci doprovodné silnice k dálnicím D2 a D52. V Generelu krajských silnic je sledováno nové prodloužení silnice II/425 v úseku Modřice – Rajhrad. Dojde tím k doplnění krajské silniční sítě a chybějícího propojení silnic II/152 a II/425. Trasa v tomto území bude plnit funkci doprovodné komunikace k dálnici D52. ZÚR JMK navrhuje koridor pro prodloužení silnice II/425 v úseku Rajhrad – Modřice (DS39). Koridor vychází z trasování související dálnice D52.

III/05531 Mikulčice, obchvat (DS37)

Silnice III/05531 je součástí krajského tahu K13 Břeclav (I/55) – Moravská Nová Ves – Mikulčice – Lužice – Hodonín (I/51, II/431, II/432). Umožňuje vzájemné propojení a vazby sídelní struktury vyššího významu a spojení průmyslových zón Břeclav, Mikulčice, Hodonín. Silnice III/05531 bude po realizaci D55 tvořit funkci doprovodné komunikace k dálnici D55. Z tohoto důvodu je nutné dobudovat chybějící úseky komunikace a zajistit návaznost na D55 mimo zastavěná území obcí. ZÚR JMK navrhuje koridor pro severní obchvat Mikulčic (**DS37**), který vzhledem k existenci průmyslových zón zajistí přímé napojení území na dálnici D55 mimo zastavěné území obce.

Navržené řešení naplňuje prioritu (23) politiky územního rozvoje – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury, prioritu (8) ZÚR JMK – vytvářet územní podmínky pro rozvoj a zkvalitnění krajské silniční sítě včetně potřebných infrastrukturních úprav. Vymezení koridorů silnic II. a III. třídy současně reaguje na požadavky na uspořádání a využití území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno – podporovat v silniční dopravě průchod nadřazené dopravní sítě a rozvedení dopravních proudů do koridorů, které budou schopny ochránit dotčená sídla jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno před nadbytečnou dopravou při eliminaci negativních dopadů dopravy na životní prostředí.

Navržená řešení reagují na problémy, specifikované v ÚAP JMK 2015 – snižující se kapacita stávajícího dopravního systému brněnského metropolitního regionu, jež přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy a je zásadním omezením rozvoje území, zatížení území obcí imisemi a hlukem ze silniční dopravy. Realizací staveb dojde ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a ke zlepšení životního prostředí v obcích.

Na základě společného jednání bylo upraveno vymezení ploch a koridorů silniční infrastruktury:

DS01-A, DS01-C R43 Kuřim – Lysice var. A, C: záměr ve variantách „Německé“ (**DS01-A**) a „Optimalizované“ (**DS01-C**) převeden z návrhu do územní rezervy jako **RDS34-A** var. „Německá“, **RDS34-B** var. „Optimalizovaná“. Úprava vychází ze stanoviska MŽP ze dne 11. 01. 2016 a požadavku stanoveného v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05. 01. 2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. V požadavcích stanoviska se ukládá: vymežit koridor pro záměr D43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor pro záměr D43 v úseku Kuřim – Lysice může být v ZÚR JMK vymezen nejdříve po dořešení trasování koridoru pro záměr D43 v úseku D1 – Kuřim, neboť výběr jedné z variant trasování v úseku Kuřim – Lysice předjímá řešení návaznosti záměru jižně od Kuřimi. Řešením tak může být převedení obou úseků záměru do územní rezervy v rámci návrhu ZÚR JMK a následně jejich zahrnutí do návrhové části urychleně zpracované aktualizace ZÚR JMK. Záměr nebude vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

DS12 D2 Chrlice – Brno-jih; zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňové křižovatky; upraveno vymezení koridoru (zkrácení) v koordinaci s úpravou vymezení koridoru D52/JT (DS14). Podkladem je technická studie pořízená MD „R52 – jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II“ (PK Ossendorf, s. r. o., 06/2015).

DS14 D52/JT Rajhrad – Chrlice (D2); územní vymezení koridoru je redukováno na základě prověření a upřesnění reálného, technicky a územně proveditelného řešení v rámci technické studie pořízené MD „R52 – jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II“ (PK Ossendorf, s. r. o., 06/2015).

DS20 I/43 Letovice – Stvolová (hranice kraje), homogenizace; koridor v zastavěné části Letovic zkrácen v souladu s ÚP Letovice. Úprava provedena na základě připomínek města Letovice.

DS34 III/4171 Šlapanice, obchvat – záměr byl převeden z návrhu do územní rezervy (**RDS35**) na základě připomínek veřejnosti. Z toho vyplývá, že záměr nebude zařazen do veřejně prospěšných staveb.

DS24 Jihovýchodní tangenta (JVT); změna názvu na „Obchvat Chrlic, prodloužení II/152“.

DS31 II/385 Kuřim, severní obchvat; záměr přeřazen do územní rezervy (**RDS36**) a to z toho důvodu, že obchvat Kuřimi je součástí celkového řešení dálniční (D43) a silniční sítě v prostoru Kuřimi. Jeho poloha, přepravní účinnost a existence úzce souvisí s výběrem výsledné varianty dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim – Lysice a silničního propojení Tišnov – Brno. Změna v zatřídění silnice jako nekategorizovaná na základě požadavků dotčeného orgánu.

DS35 II/423 Mikulčice, přeložka k D55; mírně rozšířeno vymezení koridoru v souladu s „Technicko-ekonomickou studií R52 v úseku Staré Město – Břeclav“ (HBH projekt, a. s. 04/2014).

Na základě společného jednání byly vypuštěny tyto plochy a koridory silniční infrastruktury:

DS01-B R43 úsek Kuřim – Lysice; varianta „Malhostovická“ – varianta vypuštěna na základě stanovisek dotčených orgánů a připomínek veřejnosti, které směřovaly převážně k podpoře var. „Německé“ nebo „Optimalizované MŽP“, dále na základě výsledků hodnocení SEA k návrhu ZÚR JMK pro společné jednání ve smyslu § 37 stavebního zákona. Dle výsledků hodnocení SEA je jako varianta s nejnižším rozsahem negativních vlivů ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta **DS01-C** var. „Optimalizovaná MŽP“, následně var. **DS01-A** „Německá“. V souhrnném hodnocení vlivů na složky životního prostředí obě varianty vykazují poměrně malé rozdíly. Var. **DS01-B** „Malhostovická“ je ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena jako nejméně příznivá. Na základě těchto skutečností a z důvodu omezení rozsahu území, které má být dlouhodobě územně hájeno jako méně pravděpodobná varianta pro případné umístění stavby, je varianta **DS01-B** „Malhostovická“ z návrhu ZÚR JMK vypuštěna.

DS04-B R52 Pohořelice – Mikulov – hranice ČR / Rakousko; varianta „Alternativní západní“ – varianta vypuštěna na základě usnesení Zastupitelstva Jihomoravského kraje č. 217/16/VRR 30 ze dne 12. 01. 2016.

DS21 I/53 Znojmo – Pohořelice, homogenizace včetně MÚK – vypuštěn dílčí úsek záměru; tj. obchvat Lechovic – vydané pravomocné stavební povolení.

DS38 III/05531 Hrušky – Břeclav; záměr vypuštěn na základě požadavků dotčeného orgánu. Vymezení komunikace pro zpřístupnění logistických areálů severně od D55 plně přísluší územnímu plánu, lze ji tedy na základě dohody z jednání konaného dne 28. 07. 2014 samostatně řešit jako účelovou komunikaci v ÚPD Hrušek.

Železniční doprava

(k bodům 126 – 127)

Jihomoravský kraj leží na křižovatce Baltsko-jadranského koridoru s Východním a východostředo-mořským koridorem z revidované politiky TEN-T. Současně Jihomoravským krajem prochází I. a II. národní tranzitní železniční koridor (TŽK), což je z hlediska mezinárodních i národních vazeb pro kraj významnou skutečností. Železniční infrastruktura v JMK a obecně v ČR však trpí i nadále výraznou podfinancovaností, na kterou ZÚR JMK reaguje vymezením koridorů pro železniční dopravu. Na

území JMK se nachází významná regionální centra Blansko, Boskovice, Břeclav, Hodonín, Kyjov, Vyškov, Znojmo, z nichž zejména u některých (Boskovice, Vyškov a Znojmo) je nezbytné zajistit adekvátní napojení železniční infrastrukturou prostřednictvím navržených koridorů.

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

Z politiky územního rozvoje jsou respektovány koridory procházející JMK, tedy ŽD1 Brno – Přerov (stávající trať č. 300) s větví na Kroměříž – Otrokovice – Zlín – Vizovice a VR1 (Dresden –) hranice ČR / SRN – Lovosice / Litoměřice – Praha, Plzeň – Praha, Brno – Vranovice – Břeclav – hranice ČR, Praha – Brno, Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR / Polsko.

Koncepce železniční infrastruktury respektuje priority územního plánování politiky územního rozvoje uvedené v odstavcích (23) a (24) a priority územního plánování ZÚR JMK, jmenovitě podporuje polycentrický rozvoj zlepšením vazeb mezi prostorově blízkými centry osídlení, podporuje napojení na železniční infrastrukturu sousedních krajů (Vysočina, Olomoucký, Zlínský) a států a zejména respektuje priority v odstavcích (7) a (8), které se týkají zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy dopravy, napojení na nadřazenou národní a mezinárodní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koncepce rovněž zohledňuje dopravní závady z ÚAP JMK včetně závady dopravní přetížení komunikační sítě v území Brněnské aglomerace snahou o vytvoření lepších podmínek pro železniční dopravu a tím převedení dopravních zátěží z IAD na dopravu železniční.

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

Pro místní a nadmístní relace ZÚR JMK respektují stávající síť celostátních a regionálních drah a vytváří územní předpoklady pro příznivější vývoj modal splitu směrem ke kolejové dopravě, prioritně v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a jejím jádrovém území. ZÚR JMK vymezují koridory pro optimalizaci stávajících železničních tratí radiálně směřujících do Brna a koridory pro novostavby, modernizace a optimalizace tratí, které jsou do těchto radiálně směřujících tratí zaústěny. Cílem je převedení části pravidelných relací za prací a vzděláním do Brna na ekologicky šetrnější kolejovou dopravu jako součást integrovaného dopravního systému (IDS). Pro ostatní místní

a nadmístní relace vytváří ZÚR JMK územní podmínky pro kvalitnější kolejové napojení významných regionálních center Znojma a Vyškova vymezením koridorů pro optimalizaci železničních tratí č. 244 a 246 a územních rezerv pro koridory tzv. „Křenovické spojky“, výhybny Zbýšov, optimalizaci a zkapacitnění tratě Chrlice – Sokolnice. ZÚR JMK ukládají vymezení navazující koridory kolejových propojení na území města Brna v ÚP Brna.

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

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

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

(k bodům 128 – 129)

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

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

Úkol pro zpřesnění koridoru ukládá politika územního rozvoje v podobě koridoru konvenční železniční dopravy ŽD1 Brno – Přerov (stávající trať č. 300) s větví na Kroměříž – Otrokovice – Zlín – Vizovice, pro vytvoření koridoru pro rychlou kapacitní dopravní cestu, kde se očekává vysoká intenzita osobní dopravy. Na problém chybějícího adekvátního spojení Brno – Přerov rovněž upozorňuje Dopravní politika pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050, Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 i ÚAP JMK 2015.

Ze studie proveditelnosti pro modernizaci tratě Brno – Přerov zpracovávané v letech 2013 – 2014 vyšla jako optimální varianta modernizace trati na rychlost 200 km/hod. Výběrem této varianty je dosaženo stability grafikonu vlakové dopravy (dále GVD), výrazných úspor v jízdních dobách, provozních nákladech a nákladech na údržbu, což se projevuje v celkovém ekonomickém hodnocení nových tras v DETR analýze ve studii proveditelnosti Navržená varianta trasy M2 ze studie

proveditelnosti se stala základní osou pro koridor **DZ01**, který byl vymezen na základě odvození od ochranného pásma dle § 8 odst. (1), písm. b) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů od osy. Koridor umožňuje mírnou variabilitu trasy uvedenou ve studii proveditelnosti tak, aby se odstranily případné kolize, které mohou vyplynout z podrobnějších stupňů dokumentace. Součástí nové trasy železniční trati Brno – Přerov je zrušení stávajícího úseku železniční trati s protisměrnými oblouky v severní části Vyškova. Podmínkou pro realizaci nové tratě v prostoru Vyškova je snesení stávajícího tělesa trati od nádraží ve Vyškově směrem na Ivanovice na Hané za účelem využití uvolněných pozemků pro umístění navrhovaného obchvatu města.

Koridor **DZ01** je ukončen v lokalitě Slatinka tak, aby bylo umožněno výhledové pokračování trati do obou uvažovaných variant nového hlavního nádraží v Brně (ŽUB). Trať v koridoru **DZ01** je tak možné napojit jak do navazující stávající trati, tak do navazující územní rezervy Nové trati Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice, vymezené ve variantách (**RDZ04-A** a **RDZ04-B**). Koridor **DZ01** je oproti návrhu ZÚR JMK pro společné jednání ve smyslu § 37 stavebního zákona na základě připomínek veřejnosti směrově korigován tak, že se přibližuje k navrhovaným plochám letiště Brno-Tuřany a umožňuje řešit návaznosti osobní železniční dopravy na letištní terminál. Úprava trasy vychází z rozpracované dokumentace „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ (SUDOP Brno s. r. o., 2015, 3. dílčí plnění).

Nová železniční trať v koridoru **DZ01** umožní navýšení počtu spojů na trase Brno – Vyškov – Přerov, zkvalitnění spojení na Ostravu a Olomouc – Zlín (součást spojení) a tím zajistí předpoklady pro možné snižování intenzit automobilové dopravy na dálnici D1 a jejich přenesení na udržitelnou dopravu železniční.

Navržený koridor zohledňuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor zohledňuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (7) a (8) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní a mezinárodní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje a posiluje vazby na sousední kraj, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati se nachází v OS10 rozvojové ose (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava) vymezené v politice územního rozvoje a zpřesněné v ZÚR JMK. Vytváří tak územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt. Koridor zohledňuje záměr na provedení změn v území „tratě č. 340 a 300 Brno – Vyškov – hranice kraje, modernizace; z ÚAP JMK 2015 s převzetím navrhované osy trati s úpravou dle studie proveditelnosti z roku 2014 od firmy SUDOP Brno.

Plochy a koridory nadmístního významu

(k bodům 130 – 131)

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

Trať č. 250 spojuje důležitá města Jihomoravského kraje Brno, Kuřim a Tišnov. Dle SLDB 2011 tvoří dojížděkový proud Kuřim – Brno jeden z 13 nejmohutnějších dojížděkových proudů v ČR a zároveň se jedná o největší dojížděkový proud do Brna. Trať je dvojkolejná elektrizovaná konvenční celostátní dráha, která v současnosti patří do evropského železničního systému TEN-T, dovolená traťová třída zatížení je D4, maximální traťová rychlost je 85 – 120 km/h s propady rychlosti vlivem traťových

poměrů. Dle Dopravních sektorových strategií, 2. fáze je na trati omezení kódu kombinované dopravy. Železniční trať nevyhovuje dohodám AGC a AGTC. Železniční trať č. 250 je významnou dopravní cestou z hlediska příměstských vazeb Brna i dálkových relací.

Projekt severojižního kolejového diametru (dále SJKD) počítá s touto tratí jako s páteřní tratí v příměstské oblasti Brna napojenou na vlastní úsek kolejového diametru uvnitř města Brna. Proto je přestavba trati sledována v dokumentu Aktualizace studie proveditelnosti Severojižního kolejového diametru v Brně z roku 2011 i v dokumentu Studie aglomeračního projektu brněnské příměstské železniční dopravy 2020.

Poloha koridoru **DZ02** je určená stávající osou železniční trati. Šířkové vymezení koridoru je odvozením od ochranného pásma dle § 8 odst. (1), písm. a) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Koridor šířky 120 m umožní v souladu s ČSN 736301 Projektování železničních drah a ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah mírnou rektifikaci trasy pro zlepšení směrových a výškových poměrů na trati umožňující snížení provozních nákladů a zkrácení jízdních dob či úpravu zemního tělesa, geotechnické poměry nebo přeložky inženýrských sítí. SJKD včetně navazujících tratí na Tišnov a Vyškov tvoří ucelený provozní koncept. SJKD je důležitý infrastrukturní projekt v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno vytvářející kolejovou osu města Brna ve směru sever – jih s napojením na přilehlý region Brna tratěmi č. 250 Brno – Tišnov a č. 300 Brno – Křenovice, resp. Vyškov. Základem systému je drážní infrastruktura pro lehké elektrické jednotky umožňující až pětiminutový interval mezi spoji v centrální oblasti města. Cílem optimalizace železniční trati č. 250 v koridoru **DZ02** je zkvalitnění parametrů trati jak pro příměstskou dopravu, tak dálkové vazby s dodržením mezinárodních dohod včetně přesunu výraznějších objemů přepravy nákladu na železnici. Vytvoření SJKD s přesahem do regionu dá prostor snížení intenzit IAD v radiálních směrech do Brna.

Cílem optimalizace v koridoru je kromě dodržení dohod AGC a AGTC přizpůsobení tratě intervalovému provozu lehkých elektrických jednotek, opatření pro zajištění vysoké stability GVD, přestavba zastávek a stanic umožňující optimální obsluhu přilehlých sídel, výstavbu záchytných parkovišť a v neposlední řadě i zajištění odstavu souprav, případně provozního ošetření souprav. Koridor, vymezený v politice územního rozvoje 2008 jako koridor konvenční železniční dopravy C E61, byl v politice územního rozvoje ve znění Aktualizace č. 1 přesměrován do nového vztahu Děčín – Nymburk – Kolín včetně Libické spojky, Golčův Jeníkov – Světlá nad Sázavou a jako koridor konvenční železniční dopravy republikového významu není trať č. 250 nadále sledována. Z tohoto důvodu je koridor **DZ02** v ZÚR JMK vymezen jako koridor nadmístního významu.

Navržený koridor vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor zohledňuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (7) a (8) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní a mezinárodní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati se nachází v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno vymezené v politice územního rozvoje a zpřesněné v ZÚR JMK. Vytváří tak územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt a zároveň umožňuje udržitelný rozvoj převedením části vazeb realizovaných IAD na dopravu železniční. Koridor zohledňuje záměr na provedení změn v území D51 „trať č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice; optimalizace“ z ÚAP JMK 2015 s převzetím stávající osy trati.

(k bodům 132 – 133)

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

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

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

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

Navržený koridor zohledňuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor zohledňuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (7) a (8) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje a vazbu na Kraj Vysočina, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati se nachází převážně v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno vymezené v politice územního rozvoje a zpřesněné v ZÚR JMK. Vymezení koridoru v ZÚR JMK zajišťuje územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt a zároveň umožňuje udržitelný rozvoj převedením části vazeb realizovaných IAD na dopravu železniční. Koridor zohledňuje záměr na provedení změn v území **D56-A** „trať č. 240 Brno – hranice kraje, elektrizace včetně zdvojkolejnění úseku Střelice u Brna – Zastávka u Brna“ a **D56-B** „trať č. 240 Brno – hranice kraje, přeložky trati v úseku Zastávka u Brna – hranice Kraje“ z ÚAP JMK 2015 s převzetím stávající osy trati.

(k bodům 134 – 135)

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

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

Prostorové vymezení koridoru **DZ04** v šířce 150 m vychází ze studie proveditelnosti „Boskovická spojka“ (SUDOP Brno, s. r. o., 11/2014), osa koridoru je tvořena osou trati ve variantě 3. Takto vymezený koridor umožňuje mírnou rektifikaci trasy trati s ohledem na vyšší podrobnost následné dokumentace při dodržení ČSN 736301 Projektování železničních drah a ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah. Základem šířky je ochranné pásmo dráhy dle § 8 odst. (1), písm. a) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů zvětšené o 30 m pro možnost variabilnějšího trasování.

Navržený koridor zohledňuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor zohledňuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (7) a (8) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati se nachází v OS9 rozvojové ose Brno – Svitavy / Moravská Třebová vymezené v politice územního rozvoje a zpřesněné v ZÚR JMK. Vymezení koridoru v ZÚR JMK zajišťuje územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt a zároveň umožňuje udržitelný rozvoj převedením části vazeb realizovaných IAD na dopravu železniční. Nepřímo rovněž působí na rozvojovou oblast OB3. Koridor zohledňuje záměr na provedení změn v území D57 „Boskovická spojka“, propojení tratí č. 260 a 262 Doubravice – Lhota Rapotina“ z ÚAP JMK 2015.

(k bodům 136 – 137)

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

Židlochovice s 3,5 tis obyvateli jsou důležitým mikroregionálním centrem OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno. Židlochovice mají výhodnou polohu mezi dálnicí D2 a I. tranzitním železničním koridorem. Ačkoliv jsou Židlochovice na dálnici D2 napojené téměř přímo, na TŽK nikoliv, přestože kdysi do Židlochovic sjíždná železniční trať vedla. Pravidelná osobní doprava byla na trati zastavena v roce 1979, v současné době (2016) je trať nesjíždná. Zaústění regionální železniční trati do žst. Hrušovany u Brna umožňuje vedení přímých vlaků Brno – Židlochovice, nebo zavedení křídlových vlaků, což je žádoucí z hlediska provozního konceptu tratí v IDS.

Obnova trati Hrušovany u Brna – Židlochovice je sledována v dokumentu Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 i v dokumentu Studie aglomeračního projektu brněnské

příměstské železniční dopravy 2020. Obnova trati zcela jistě převezme některé z pravidelných cest na relaci Židlochovice – Brno a dojde tak ke snížení intenzit IAD která má zdroj a cíl v Židlochovicích.

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

Navržený koridor zohledňuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor zohledňuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (7) a (8) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati se nachází v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno vymezené v politice územního rozvoje a zpřesněné v ZÚR JMK. Vymezení koridoru v ZÚR JMK zajišťuje územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt a zároveň umožňuje udržitelný rozvoj převedením části vazeb realizovaných IAD na dopravu železniční. Koridor zohledňuje záměr na provedení změn v území „ Hrušovany u Brna – Židlochovice, obnova tratě“ z ÚAP JMK 2015 s převzetím stávající osy tratě.

(k bodům 138 – 139)

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

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

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

Prostorové vymezení koridoru vychází z polohy stávající železniční trati, šíře koridoru 120 m je odvozena od ochranného pásma dle § 8 odst. (1), písm. a) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů od stávající osy. Šíře koridoru je zvětšena ve směrových obloucích pro větší variabilitu při rektifikaci oblouků, která umožní navýšit traťovou rychlost a tím zkrátit jízdní doby. Koridor umožňuje v souladu s ČSN 736301 Projektování železničních drah a ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah rektifikaci trasy pro zlepšení směrových a výškových poměrů na trati umožňující snížení provozních nákladů a zkrácení jízdních dob či úpravu zemního tělesa s ohledem na geotechnické poměry nebo přeložky inženýrských sítí. Optimalizací železniční tratě

v koridoru **DZ06** dojde ke zvýšení atraktivity cestování vlaky IDS pro obyvatele Hustopečí, a proto se předpokládá snížení intenzit IAD, která má zdroj a cíl v Hustopečích.

Navržený koridor zohledňuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor zohledňuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (7) a (8) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati se nachází v OS10 rozvojové ose (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava) vymezené v politice územního rozvoje a zpřesněné v ZÚR JMK. Vymezení koridoru v ZÚR JMK zajišťuje územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt a zároveň umožňuje udržitelný rozvoj převedením části vazeb realizovaných IAD na dopravu železniční. Nepřímo rovněž působí na OB3 metropolitní rozvojovou oblast Brno. Koridor zohledňuje záměr na provedení změn v území „trať č. 254 Šakvice – Hustopeče, elektrizace“ z ÚAP JMK 2015.

(k bodům 140 – 141)

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

Město Znojmo se 34 tisíci obyvateli je významným regionálním centrem v Jihomoravském kraji a zároveň druhým největším městem v kraji. Znojmo je relativně dobře napojené na Rakouskou železniční infrastrukturu, nikoliv však na českou, která je velmi zastaralá a nevyhovuje současným nárokům na konkurenci s IAD. V Kapitole 4.1.2 Vytváření podmínek pro soudržnost regionů z Dopravní politiky ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 je jako jeden z hlavních nedostatků v oblasti napojení velkých měst v rámci krajů ve směru do centra kraje uvedeno Znojmo. Trať č. 246 Znojmo – Břeclav je jednokolejnou neelektrizovanou regionální konvenční tratí, traťová třída zatížení je D4 (převedena do regionálních tratí na základě rozhodnutí MD v roce 2015). Část trati je zabezpečena pouze telefonickým dorozumíváním, část automatickým hradlem bez oddílových návěstidel. Traťová rychlost je 80 km/h s množstvím propadů až na 40 km/h z důvodu traťových poměrů, zabezpečení provozu na trati i zabezpečení železničních přejezdů.

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

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

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

Navržený koridor zohledňuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor zohledňuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (7) a (8) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na

nadřazenou národní a mezinárodní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati propojuje OS10 rozvojovou osu (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava), N-OS2 rozvojovou osu Vídeňská a N-OB1 rozvojovou oblast Znojmo. Vymezení koridoru v ZÚR JMK zajišťuje územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt a zároveň umožňuje udržitelný rozvoj převedením části vazeb realizovaných IAD na dopravu železniční. Koridor zohledňuje identifikovanou slabou stránku SWOT analýzy z ÚAP JMK 2015 „Nepříznivý stav železniční sítě spojený s nevyhovujícími prostorovými parametry stávajících tratí neumožňují kvalitní obsluhu Znojemska železniční dopravou (dálkovou i regionální) – s výjimkou napojení na Vídeň“.

(k bodům 142 – 143)

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

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

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

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

Navržený koridor zohledňuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor zohledňuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (7) a (8) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje a napojení na Kraj Vysočina, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati propojuje N-OB1 rozvojovou oblast Znojmo a N-SOB1 specifickou oblast Vranovsko-Jevišovicko. Vymezení koridoru v ZÚR JMK zajišťuje územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt a zároveň umožňuje udržitelný rozvoj převedením části vazeb realizovaných IAD na dopravu železniční. Koridor zohledňuje identifikovanou slabou stránku

SWOT analýzy z ÚAP JMK 2015 „Nepříznivý stav železniční sítě spojený s nevyhovujícími prostorovými parametry stávajících tratí neumožňují kvalitní obsluhu Znojemska železniční dopravou (dálkovou i regionální) – s výjimkou napojení na Vídeň“.

(k bodům 144 – 145)

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

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

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

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

Navržený koridor zohledňuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor zohledňuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (7) a (8) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati propojuje OB3 metropolitní rozvojovou oblast Brno a N-OS1 rozvojovou osu Znojenskou a v návaznosti na koridor **DZ07** pak N-OB1 rozvojovou oblast Znojmo. Vymezení koridoru v ZÚR JMK zajišťuje územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt a zároveň umožňuje udržitelný rozvoj převedením části vazeb realizovaných IAD na dopravu železniční. Koridor zohledňuje identifikovanou slabou stránku SWOT analýzy z ÚAP JMK 2015 „Nepříznivý stav železniční sítě spojený s nevyhovujícími prostorovými parametry stávajících tratí neumožňují kvalitní obsluhu Znojemska železniční dopravou (dálkovou i regionální) – s výjimkou napojení na Vídeň“.

(k bodům 146 – 147)

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

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

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

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

Výsledkem realizace v koridoru **DZ10** by měl být přesun části pravidelných vazeb z IAD na dopravu železniční a zlepšení dopravní dostupnosti měst a obcí podél železniční trati.

Navržený koridor zohledňuje prioritu územního plánování politiky územního rozvoje uvedenou v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržený koridor zohledňuje priority územního plánování ZÚR JMK uvedené v odstavcích (7) a (8) ohledně zlepšení dopravní obslužnosti kraje všemi druhy doprav, napojení na nadřazenou národní dopravní infrastrukturu a rozvoj IDS. Koridor dále podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje, tedy odstavec (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Koridor železniční trati propojuje sídla v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, N-OS3 rozvojové ose Kyjovská a OS11 rozvojové ose Lipník nad Bečvou – Přerov – Uherské Hradiště – Břeclav – hranice ČR / Rakousko. Vymezení koridoru v ZÚR JMK zajišťuje územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, která má multiplikační efekt a zároveň umožňuje udržitelný rozvoj převedením části vazeb realizovaných IAD na dopravu železniční.

Na základě společného jednání bylo upraveno vymezení ploch a koridorů železniční infrastruktury:

DZ01 trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Nová Přerovská trať“); upraven název v závorce na: („Modernizace trati Brno – Přerov“) a to na základě požadavků dotčeného orgánu. Koridor je směrově mírně upraven v koordinaci s rozpracovanou dokumentací „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ (SUDOP Brno s. r. o., 2015, 3. dílčí plnění). Úprava je provedena na základě připomínek veřejnosti.

DZ02 – trať č. 250 Tišnov – Brno, Řečkovice, optimalizace; s přihlédnutím k politice územního rozvoje je záměr vymezen jako koridor nadmístního významu.

Vodní doprava

Plochy a koridory nadmístního významu

(k bodům 148 – 150)

Vodní tok řeky Moravy je dle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě ve znění pozdějších předpisů, od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice – Rohatec, vymezen jako dopravně významná využitelná vodní cesta. ZÚR JMK vymezují pro rozvoj rekreace a turistiky nadmístního významu s nabídkou rekreační plavby po řece Moravě následující koridor vodní cesty:

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

Úsek Rohatec – Hodonín sleduje prodloužení vodní cesty z prostoru výklopníku Rohatec (původně pro potřeby přepravy lignitu) do turisticky atraktivnějšího Hodonína. Pro dosažení plavebních podmínek v tomto úseku je třeba prodloužit vodní cestu Otrokovice – Rohatec vodním tokem Radějovka až k ústí do řeky Moravy. Prodloužení je podmíněno vybudováním plavební komory u stávajícího jezu na Radějovce, úpravou a prohloubením koryta Radějovky. Hladina řeky Moravy je od ústí Radějovky k jezu Hodonín vzdouvána stávajícím jezem Hodonín a řeka je v tomto úseku splavná.

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

Úsek Hodonín – Lanžhot – soutok Morava / Dyje svým územním vymezením v ZÚR JMK vychází ze zpracované dokumentace „Socioekonomická analýza prodloužení Baťova kanálu o úsek Hodonín – soutok Morava / Dyje“ (Societas Rudolphina, 2006), její technické části (Vodní cesty, a. s.). Záměr na prodloužení Baťova kanálu v úseku Hodonín – soutok Morava / Dyje bude v rámci vymezeného koridoru technicky řešen výstavbou šesti „rekreačních“ plavebních komor v parametrech současné vodní cesty Otrokovice – Rohatec, tedy plavební třídy 0 (dle příslušné vyhlášky č. 666/2004 MD). Studie předpokládá výstavbu komor a tím prodlužování vodní cesty v postupných etapách dle jednotlivých úseků:

1. Hodonín – Kopčany (jez Hodonín + zdrž jezu Kopčany);
2. Kopčany – Tvrdonice (jez Kopčany + zdrž jezu Tvrdonice);
3. Tvrdonice – Lanžhot / Brodské (jez Tvrdonice + zdrž Lanžhot / Brodské);
4. Lanžhot / Brodské – soutok s Dyjí (jezy Lanžhot / Brodské, Lanžhot 1 a Lanžhot 2).

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

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

Záměr na prodloužení Baťova kanálu pro rekreační plavbu představuje zásadní přínos pro rozvoj rekreace a cestovního ruchu na území Jihomoravského a návazně sousedního Zlínského kraje s přeshraničními dosahy. Projekt má zásadní význam pro rozvoj udržitelné formy cestovního ruchu střední a jižní Moravy. Nabízí možnost vytvoření „rekreační osy UNESCO“ Olomouc – Kroměříž – Mikulčice (in spe) – Lednicko-valtický areál.

Záměr **DV01** Rohatec – Hodonín – soutok Morava / Dyje, prodloužení vodní cesty – „Baťův kanál“ byl dne 21. 10. 2015 představen zástupcům Slovenské republiky (MŽP SR, Státní ochrana přírody SR).

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (22) – vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika) při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení z hlediska cestovního ruchu turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo). Dále zohledňuje priority územního plánování ZÚR JMK v odstavci (16h), které spočívá ve vytváření územních podmínek pro rozvoj aktivit rekreace, cestovního ruchu, turistiky a lázeňství na území kraje, s cílem zabezpečit potřeby jejich rozvoje v souladu s podmínkami v dotčeném území a s využitím kulturního potenciálu území při zachování a rozvoji jeho kulturních hodnot.

Na základě společného jednání nevyplýnul žádný požadavek ani připomínka na úpravy ve vymezení ploch a koridorů vodní dopravy.

Letecká doprava

Plochy a koridory nadmístního významu

(k bodům 151 – 153)

Veřejné mezinárodní letiště Brno-Tuřany, modernizace (DL01)

Letiště je v evropských souvislostech součástí větve VIb. TEMMK a sítě TEN-T. Plocha je navržena s cílem vytvoření předpokladů pro další výhledový rozvoj mezinárodního letiště s přeshraničním dosahem, situovaném v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a jejím jádrovém území. V ZÚR JMK je vymezená plocha pro možný rozvoj letiště koordinována s ostatními souvisejícími plochami a koridory dotčeného území Šlapanicka, prioritně s koridorem **DZ01** (trať č. 300 a 340 Brno – Vyškov – hranice kraje („Modernizace trati Brno – Přerov“)) a **RDZ03** (VRT Šlapanice – Vyškov – hranice kraje (– Ostrava) tak, aby byly zajištěny podmínky pro kolejové napojení letiště na železniční síť a krajské město Brno.

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

Na základě společného jednání nevyplynul žádný požadavek ani připomínka na úpravy ve vymezení ploch a koridorů letecké dopravy.

Kombinovaná doprava

(k bodu 154)

Cílem budování veřejných terminálů a přístavů s vazbou na logistická centra (dále VTP), podporovaných v politice územního rozvoje, je umožnit přesun nákladní dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční, leteckou, případně i na vodní dopravu. Postupné budování sítě VTP napojených na železniční, silniční a případně i vodní a leteckou dopravu, realizované podle jednotné koncepce, by mělo poskytovat překládku a široké spektrum logistických služeb. Síť VTP umožní optimalizovat silniční dopravu a uplatnit princip komodality (účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů).

Prioritním cílem budování sítě VTP je odlehčení silniční sítě a snížení negativních dopadů dopravy na životní prostředí a lidské zdraví.

Dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (dále jen „Nařízení č. 1315/2013“) se logistickým centrem rozumí oblast, která je přímo spojena s dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě, zahrnuje nejméně jeden nákladní terminál a umožňuje provádět logistické činnosti.

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

(k bodům 155 – 156)

Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno (DG01)

ZÚR JMK vymezují plochu pro umístění veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum Brno, lokalizovanou v dopravním uzlu IV. a VI. multimodálního dopravního koridoru s koncentrací tří druhů dopravy, tj. dálniční / silniční, železniční a letecká.

Umístění veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum v okolí Brna je uloženo politikou územního rozvoje. S ohledem na možnost připojení na dálniční, silniční, železniční a leteckou dopravu je vhodnou lokalitou území u letiště Brno-Tuřany. Zpracovaná „Územní studie umístění veřejného logistického centra – lokalita u letiště Brno-Tuřany“ (2014), pořizená Magistrátem města Brna mimo jiné porovnávala i lokalitu v Horních Heršpicích s lokalitou u letiště Brno-Tuřany. Z porovnání lokalit byla jednoznačně doporučena lokalita u letiště, která splňuje rozhodující kritéria výběru pro umístění veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum celostátního významu.

Dopravní napojení terminálu pro nákladní dopravu je řešeno silniční a železniční dopravou. Silniční připojení terminálu na dálnici D1 je zajištěno prostřednictvím silnice II/380 v nové stopě s obchvatem Tuřan s vazbou na mimoúrovňovou křižovatku na dálnici D1 – MÚK Tuřanka, Průmyslová. Ve směru na dálnici D2, případně D52/JT pak prostřednictvím silnice II/380 v nové stopě s obchvatem Tuřan v návaznosti na navrhovaný obchvat Chrlic v prodloužení silnice II/152 s napojením na MÚK Chrlice II. Silniční zpřístupnění z obou směrů bude zajištěno nově navrhovanými komunikacemi vedenými mimo obytná území.

Kolejové napojení terminálu pro nákladní dopravu je řešeno vlečkovým napojením na železniční trať Brno – Přerov, navrženou k modernizaci. Kolejové řešení musí splňovat parametry podle příslušných předpisů, včetně AGTC; to také určuje varianty kolejového uspořádání a tím i varianty uspořádání veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum.

Plocha pro veřejné logistické centrum Brno byla v minulosti uvažována v Horních Heršpicích. S ohledem na možnost kvalitnějšího připojení na dálniční, silniční, železniční a leteckou dopravu se jevila vhodnější lokalita u letiště Brno-Tuřany. Proto byla zpracována „Územní studie umístění veřejného logistického centra – lokalita u letiště Brno-Tuřany (UAD-studio; 2014)“, která mimo jiné porovnávala i lokalitu v Horních Heršpicích a lokalitu u letiště Brno-Tuřany. Z porovnání lokalit byla jednoznačně doporučena lokalita u letiště, která splňuje rozhodující kritéria výběru pro umístění veřejného logistického centra celostátního významu. Výše zmíněná územní studie prověřovala 3 varianty umístění veřejného logistického centra v blízkosti letiště Brno-Tuřany. Pro napojení nákladní dopravou varianta A předpokládá samostatné kolejové napojení na trať ze žst. Brno-Slatina. Varianta B uvažovala s odpojením ze stávající vlečky letiště Brno-Tuřany. Výsledkem studie bylo, že vlečkové připojení nespĺňuje technické parametry a varianta B byla z dalšího sledování vyloučena. Varianta C řeší napojení terminálu pro nákladní dopravu na stávající vlečku letiště Brno-Tuřany s jejím prodloužením. Silniční připojení pro osobní i nákladní dopravu je u všech variant řešeno samostatnou komunikací vedenou mimo obytné území s prioritním napojením na dálnici D1 útvarem dálniční křižovatkou MÚK Tuřanka, Průmyslová. U všech variant jsou respektována ochranná pásma mezinárodního letiště Brno-Tuřany. Studie jako výslednou variantu doporučuje sledovat variantu C. O konečném výběru výsledné varianty není dosud jednoznačně rozhodnuto. Výsledné rozhodnutí bude podmíněno podrobnějším prověřením a projednáním v úrovni změny územního plánu města Brna. Z tohoto důvodu ZÚR JMK vymezují plochu pro veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Brno v rozsahu obou reálných variant A a C.

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

Nařízení č. 1315/2013 nestanoví zákaz umístění infrastruktury transevropské dopravní sítě do hustě urbanizovaných území. V odst. 30 Preambule Nařízení č. 1315/2013 je výslovně uvedeno: „Hlavní směry by v souladu s cíli Unie týkajícími se udržitelné městské mobility měly stanovit rozvoj globální sítě v městských uzlech, jelikož tyto uzly jsou výchozím bodem nebo místem konečného určení („poslední míle“) pro cestující a zboží pohybující se po transevropské dopravní síti a přestupními místy v rámci jednotlivých druhů dopravy nebo mezi nimi.“ Toto ustanovení Preambule je konkretizováno v čl. 30 Nařízení č. 1315/2013, které mimo jiné obsahuje i následující úpravu: „Cílem členských států při rozvoji globální sítě v městských uzlech je pokud možno zajistit: a) ...; b) ...; c) ...; d) bezproblémové propojení infrastruktury globální sítě s infrastrukturou pro regionální a místní dopravu a doručování zboží ve městech, včetně logistických konsolidačních a distribučních center; e) zmírňování vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí; f) ...“.

Nařízení č. 1315/2013 tedy předpokládá, že městské oblasti nutně budou nepříznivými účinky tranzitní železniční a silniční dopravy zasaženy, a proto stanoví povinnost směřující k jejich zmírňování, nikoliv však k jejich úplné eliminaci, která není reálně dosažitelná.

Plochy a koridory nadmístního významu

(k bodům 157 – 158)

Veřejný terminál s vazbou na logistické centrum Břeclav (DG02)

ZÚR JMK vymezují plochu pro veřejný terminál s vazbou na logistické centrum nadmístního významu, lokalizovanou v dopravním uzlu IV. a VI. multimodálního dopravního koridoru s koncentrací dvou, potenciálně tří druhů dopravy, tj. dálniční / silniční, železniční, potenciálně vodní.

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

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

Na základě společného jednání byl upraven název ploch a koridorů kombinované dopravy:

DG01 veřejné logistické centrum Brno a **DG02** veřejné logistické centrum Břeclav; v souladu s politikou územního rozvoje byly upraveny názvy zařízení na: veřejný terminál s vazbou na logistické centrum. Územní vymezení ploch **DG01** a **DG02** se touto změnou nemění.

Integrovaný dopravní systém

(k bodu 159)

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

Plochy a koridory nadmístního významu

(k bodům 160 – 162)

Rousínov, terminál IDS (DI01)

Ivančice, terminál IDS (DI02)

Letovice, terminál IDS (DI04)

Podivín, terminál IDS (DI05)

Zaječí, terminál IDS (DI06)

Skalice nad Svitavou, terminál IDS (DI07)

Hrušovany nad Jevišovkou, terminál IDS (DI08)

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

Navržené plochy zohledňují priority územního plánování politiky územního rozvoje uvedené v odstavcích (23) a (24) a vytváří podmínky a předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní infrastruktury. Navržené plochy zohledňují prioritu územního plánování ZÚR JMK uvedenou v odstavci (8d) ohledně dosažení optimální dopravní obslužnosti integrovaným dopravním systémem. Plochy dále podporují polycentrický rozvoj sídelní struktury kraje, tedy naplňují odstavce (3) priorit územního plánování ZÚR JMK.

Plochy pro terminály Zaječí, Podivín a Rousínov v OS10 rozvojové ose (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava), plocha pro terminál Letovice v OS9 rozvojové ose Brno – Svitavy / Moravská Třebová, pouze terminál Ivančice neleží ani v rozvojové oblasti, rozvojové ose, ani specifické oblasti. Plochy zohledňují identifikovanou slabou stránku SWOT analýzy z ÚAP JMK 2015 „neuspokojivý stav některých přestupních uzlů IDS“.

Na základě společného jednání bylo upraveno vymezení ploch a koridorů integrované dopravy:

DI03 Miroslav, terminál IDS; vpuštěn z důvodů realizace.

Cyklistická doprava

Plochy a koridory nadmístního významu

(k bodům 163 – 179)

Dálkové cyklistické koridory EuroVelo – ZÚR JMK vymezují formou územní identifikace podle obcí vedení mezinárodních dálkových cyklotras EuroVelo 4 (EV4), EuroVelo 9 (EV9) a EuroVelo 13 (EV13), které procházejí územím Jihomoravského kraje a tvoří součást postupně realizovaných úseků

dálkových evropských cyklistických spojení v relacích západ – východ; EV4 Roscoff – Kiev a sever – jih; EV9 Gdaňsk – Pula. EV13 jako tzv. „stezka železné opony“ při západní a jižní hranici republiky.

- **EuroVelo 4:** Roscoff – Kyjev v koridoru (Německo –) Praha – Brno – Vyškov – Ostrava (– Polsko – Ukrajina)
- **EuroVelo 9:** Balt – Jadran v koridoru (Polsko –) Olomouc – Blansko – Brno – Mikulov – Břeclav – Rakousko)
- **EuroVelo 13:** Barentsovo moře – Bospor v koridoru (Německo –) Cheb – Slavonice – Znojmo – Mikulov – Břeclav (– Rakousko)

Mezinárodní a krajské cyklistické koridory – ZÚR JMK vymezují formou územní identifikace podle obcí vedení mezinárodních a krajských cyklistických koridorů, které vycházejí ze zpracované dokumentace „Program rozvoje sítě cyklistických komunikací s minimálním kontaktem s motorovou dopravou v Jihomoravském kraji“ (CDV, 2007), která byla schválena. Cyklistické koridory se postupně realizují nebo územně zpřesňují v rámci studií a územně plánovacích podkladů a přípravných dokumentací na úrovni obcí.

Mezinárodní cyklistické koridory – přehled:

- Brno – Židlochovice – Hevlín – (Wien); „cyklostezka Brno – Vídeň“
- Brno – Blansko – Sloup (– Olomouc – Ostrava); „Jantarová stezka“
- Brno – Tišnov – Praha; „Pražská stezka“
- (Kraków –) Veselí nad Moravou – Hodonín – Lanžhot (– Bratislava); „Moravská stezka“, „Greenways Odry – Morava – Dunaj“
- Praha – Vratětin – Vranov nad Dyjí – Hevlín – Lednice (– Wien); „Greenways Praha – Vídeň“
- Strážnice – Velká nad Veličkou – Vápenky – (Český Těšín); „Beskydsko – Karpatská magistrála“
- Blansko – Rájec-Jestřebí – Doubravice nad Svitavou – Skalice nad Svitavou – Svitávka – Letovice – Stvolová (– Březová – Svitavy – Ústí nad Orlicí); „Svitavská stezka“

Zatímco podmínky pro vymezení a podporu cyklistických koridorů EuroVelo a mezinárodních cyklistických koridorů jsou stabilizované, je nezbytné postupně územně vymezit a zpřesnit síť krajských cyklistických koridorů, které budou koordinovány s nadřazenou sítí cyklistických koridorů. V krajské úrovni umožní posílit dopravní i rekreační funkci celého systému i dotčených oblastí.

Z tohoto důvodu jsou cyklistické koridory v ZÚR JMK vymezeny formou územní identifikace podle předpokladu dotčených obcí s uloženým úkolem pro územní plánování; zpřesnit, koordinovat a územně vymezit dílčí úseky koridorů v ÚPD příslušných obcí.

Krajské cyklokoridory (hlavní směry) – přehled

- (Brno –) Vranovice – Dolní Věstonice – Lednice – Břeclav – Lanžhot (– Kúty – Bratislava)
- Brno – Tvarožná – Slavkov u Brna – Bučovice (– Uherské Hradiště – Starý Hrozenkov – Trenčín)
- Brno – Tvarožná – Rousínov – Vyškov (– Prostějov)
- Brno – Blansko – Skalice nad Svitavou – Letovice (– Svitavy – Česká Třebová – Ústí nad Orlicí)
- Česká – Lelekovice – Lipůvka – Černá Hora – Lysice – Skalice nad Svitavou

- Předklášteří – Dolní Loučky – Katov (– Velká Bíteš)
- Troubsko – Brno, Bystrc – Brno, Mokrý Hora – Brno, Soběšice – Adamov – Bílovice nad Svitavou – Brno, Líšeň – Šlapanice
- (Velká Bíteš –) Rosice – Modřice
- Tišnov – Rosice – Zbýšov – Oslavany – Ivančice – Moravské Bránice – Dolní Kounice – Pohořelice – Ivaň
- Moravský Krumlov – Hrušovany nad Jevišovkou – Hrabětice
- Brno, Pisárky – Anenský mlýn – Moravské Bránice – Ivančice – Moravský Krumlov – Znojmo
- Moravský Krumlov (– Dukovany – Třebíč)
- Moravský Krumlov – Vémyslice – Jevišovice
- Znojmo – Jevišovice (– Jaroměřice nad Rokytnou – Třebíč)
- Skalice nad Svitavou – Boskovice – Šebetov – Velké Opatovice
- Suchý – Šebetov
- Adamov – Býčí skála – Jedovnice
- Skalní mlýn – Ostrov u Macochy
- Ostrov u Macochy – Jedovnice – Rousínov
- Jedovnice – Račice – Vyškov
- Habrůvka – Křtiny – Hostěnice – Pozořice
- Brno, Líšeň – Hostěnice – Kalečnick
- Brno, soutok Svitavy a Svatky – Lovčičky – Snovídky (– Koryčany – hřbetem Ždánického lesa)
- U Slepice – Kyjov – Vracov – Bzenec – Veselí nad Moravou
- Blučina – Klobouky u Brna – Mutěnice – Hodonín
- Janův hrad – Mutěnice – Vracov
- Valtice – Pohansko
- Sedlec – U Tří Grácií

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

Na základě společného jednání nevyplýval žádný požadavek ani připomínka na úpravy ve vymezení ploch a koridorů cyklistické dopravy formou územní identifikace dle obcí.

G.4.2. Technická infrastruktura

(k bodu 180)

Koncepce technické infrastruktury v ZÚR JMK vychází z politiky územního rozvoje, která vymezuje koridory a plochy technické infrastruktury v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech. Koridory a plochy byly zpřesněny a doplněny o další požadavky budoucích investorů a správců těchto sítí.

Elektroenergetika

(k bodu 181)

V Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje jsou navrženy koridory pro umístění nadzemních vedení přenosové soustavy o napěťové úrovni 400 a 110 kV a plochy pro rozšíření stávajících elektrických stanic (Čebín, Sokolnice), respektive pro umístění nové elektrické stanice (Rohatec).

Koridory a plochy jsou navrženy z důvodu zabezpečení přenosové soustavy – posílení a zajištění zvýšení tranzitní schopnosti přenosové soustavy umožňující transport výkonu z výrobních oblastí do oblastí spotřeby, zajištění napájení spotřebních oblastí v rámci území České republiky.

Dalším důvodem je zajištění spolehlivosti a bezpečnosti dodávky elektrického výkonu při nárůstu spotřeby v místech s nedostatečným výkonem již pro současné odběry a v místech s předpokládaným rozvojem.

Koridory a plochy jsou navrženy tak, aby jejich vymezení minimalizovalo dopad do zastavěného území a zastavitelných ploch obcí.

(k bodům 182 – 191)

Koridor TEE01 vedení 400 kV Rohatec – hranice kraje (– Otrokovice)

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

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

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

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

Vedení ZVN 400 kV je navrženo pro umožnění zvýšení spolehlivosti napájení spotřební oblasti v rámci území více krajů a zajištění dodávky při nárůstu spotřeby pro oblast jižní Moravy.

Koridor je územně koordinován se Zlínským krajem.

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

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

V ZÚR JMK vymezený koridor **TEE02** zpřesňuje koridor E12, vymezený v politice územního rozvoje.

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

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 400 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází, s podmínkou, že min. šířka koridoru je 200 m (obce Dobelice, Rybníky, Jezeřany-Maršovice, Pravlov, Bratčice a Měnín).

V ZÚR JMK vymezený koridor **TEE03** zpřesňuje koridor E21, vymezený v politice územního rozvoje.

Navržený koridor **TEE03** jsou součástí TEN-E (transevropské energetické sítě). Záměr je sledován i v ÚAP JMK. Podklady poskytl správce přenosové sítě – ČEPS, a. s.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 300 m, a to z důvodu již zpracované dokumentace vlivu na životní prostředí EIA. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, s podmínkou, že min. šířka koridoru je 170 m (obce Javůrek, Veverské Knínice, Hvozdec, Veverská Bítýška a Sentic). Zdvojení spočívá v jiné stožárové řadě, která ale zůstává ve stejné trase.

Koridor je územně koordinován s Krajem Vysočina.

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

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

V ZÚR JMK vymezená plocha **TEE04** zpřesňuje související plochu E21 vymezenou v politice územního rozvoje. Navržená plocha **TEE04** jsou součástí TEN-E (transevropské energetické sítě).

V ZÚR JMK vymezená plocha **TEE05** zpřesňuje související plochu E12 vymezenou v politice územního rozvoje.

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

V ZÚR JMK vymezené plochy **TEE04** a **TEE05** jsou vymezeny o velikosti 10 ha pro bezpečné umístění potřebných technických zařízení včetně územních návazností pro připojení stávajících a navržených vedení. Následnou podrobnější dokumentací budou plochy zpřesněny podle požadavků investora.

Plocha TEE06 – elektrická stanice 400/110 kV Rohatec

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

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

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

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

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

(k bodům 192 – 212)

Koridory a plochy nadmístního významu **TEE07 – TEE21** a **TEE23 – TEE26**, jejichž seznam je uveden v kap. D.2.1. textové části ZÚR JMK.

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

Koridory a plochy **TEE07 – TEE21** a **TEE23 – TEE24** jsou sledovány v ÚAP JMK a podklady poskytl správce distribuční sítě – E.ON, koridory **TEE25** a **TEE26** nejsou sledovány v ÚAP JMK. Jejich vymezení bylo požadováno správcem distribuční sítě – E.ON.

Koridory **TEE07 – TEE21**, **TEE23** a **TEE24** jsou určeny pro umístění elektrických stanic 110 kV a nadzemních vedení VVN 110 kV.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridory šířky 300 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází.

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

Koridory **TEE25** a **TEE26**, které jsou určeny pro rekonstrukci a zdvojení stávajícího vedení VVN 110 kV jsou vymezeny v šíři 200 m. Vymezené koridory v maximální míře respektují zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, s podmínkou, že min. šířka koridoru **TEE26** je 30 m (obce Tasovice, Hodonice) a 40 m (obec Božice). Koridory jsou vymezeny z důvodu vzniku nové stavby (případně nové umístění sloupu z důvodu technického řešení) – výměna stávajících sloupů za jiný typ. Nová stožárová řada zúží rozsah ochranného pásma.

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

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

Navrhované záměry naplňují priority územního plánování ZÚR JMK v odstavci (9), a to především ve vytváření územních podmínek pro zajištění optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou a zajištění dostatečné kapacity včetně bezpečného zásobování území energiemi.

Vymezené plochy a koridory pro elektroenergetiku dávají předpoklady pro zajištění spolehlivosti vysokonapěťových linek. Vytvářejí podmínky pro zajištění energetické bezpečnosti státu a kraje posílením přenosové a rozvodné soustavy na území Jihomoravského kraje.

Po společném jednání bylo upraveno vymezení těchto ploch a koridorů:

- **TEE01** Vedení 400 kV Rohatec – hranice kraje (– Otrokovice) a nasmyčkování vedení V424 do TR Rohatec – upraven název záměru na Vedení 400 kV Rohatec – hranice kraje (– Otrokovice) dle politiky územního rozvoje a upraveno vymezení v prostoru Rohatce a Sudoměřic na základě požadavku dotčeného orgánu.
- **TEE02** (Slavětice –) hranice kraje – Sokolnice, nové vedení převážně v souběhu se stávající linkou 400 kV – koridor byl přesunut z kapitoly Plochy a koridory nadmístního významu do kapitoly Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje, na základě požadavku dotčeného orgánu byl upraven název (bylo doplněno slovo „převážně“) a bylo upraveno vymezení koridoru u obcí Jezeřany-Maršovice, Pravlov, Bratčice, Měnín.
- **TEE03** Čebín – Přibyslavice – hranice kraje (– Mírovka), zdvojení vedení 400 kV – koridor byl přesunut z kapitoly Plochy a koridory nadmístního významu do kapitoly Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje, na základě požadavku dotčeného orgánu bylo upraveno vymezení koridoru u obcí Javůrek, Veverské Knínice, Hvozdec, Veverská Bítýška, Sentice.
- Plochy el. stanic **TEE04** El. stanice 400 kV Čebín, rozšíření, **TEE05** El. stanice 400 kV Sokolnice, rozšíření, **TEE06** El. stanice 400/110 kV Rohatec – upraven název záměru dle politiky územního rozvoje.

Na základě společného jednání byly vypuštěny tyto plochy a koridory:

- **TEE22** TS 110/22 kV, Břeclav – Poštorná + napojení novým vedením na síť 110 kV – jde o záměr na území jedné obce, požadavek na územní vymezení a koordinaci záměru je stanoven v *kap. H.4. textové části ZÚR JMK* k řešení v ÚP Břeclav.

Plynárenství

(k bodu 213)

V ZÚR JMK jsou navrženy koridory pro umístění podzemních vedení přenosové soustavy VTL plynovodů a plochy pro nové či rozšíření stávajících podzemních zásobníků plynu.

Koridory a plochy jsou navrženy z důvodu propojení přepravních soustav v ČR a Rakousku v oblasti Jihomoravského kraje, včetně hraniční předávací stanice Poštorná, posílení a zálohování vnitrostátní trasy pro přepravu plynu, procházející územím více krajů a zajištění bezpečnosti zásobování zemním plynem.

Koridory a plochy jsou navrženy tak, aby jejich vymezení minimalizovalo dopad do zastavěného území a zastavitelných ploch obcí.

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

(k bodům 214 – 222)

ZÚR JMK územně vymezují plochy a koridory dle politiky územního rozvoje:

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

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

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

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

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

Koridor je vymezen z důvodu zabezpečení propojení přepravních soustav v ČR a Rakousku v oblasti Jihomoravského kraje, včetně hraniční předávací stanice Poštorná.

Koridor je územně koordinován s Rakouskou republikou.

Koridor TEP04 VTL plynovod Moravia

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

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

V ZÚR JMK vymezený koridor **TEP04** zpřesňuje koridor P9, vymezený v politice územního rozvoje pro posílení a zálohování vnitrostátní trasy pro přepravu plynu, procházející územím více krajů.

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

Koridor je územně koordinován se Zlínským krajem.

Vymezení koridoru plynovodu je z důvodu zabezpečení plynulosti dodávek plynu.

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

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

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

V ZÚR JMK vymezený koridor **TEP05** zpřesňuje koridor P10, vymezený v politice územního rozvoje pro posílení vnitrostátní trasy pro přepravu plynu (Hrušky – Příbor), procházející územím více krajů.

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

Koridor je územně koordinován se Zlínským krajem a Krajem Vysočina.

Vymezení koridoru plynovodu je z důvodu zabezpečení plynulosti dodávek plynu.

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

Plocha a koridor TEP01 Podzemní zásobník plynu Dambořice, rozšíření včetně VTL plynovodů

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

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

V ZÚR JMK vymezený koridor **TEP01** zpřesňuje plochu P14, vymezenou v politice územního rozvoje, pro zajištění bezpečnosti zásobování zemním plynem a na základě podrobnější dokumentace správce vymezuje koridor pro VTL plynovody.

Pro vymezení plochy bylo stanoveno území o rozloze 15 ha, šíře koridoru je 320 m.

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

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

Plocha TEP02 Podzemní zásobník plynu Břeclav

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

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

V ZÚR JMK vymezená plocha **TEP02** zpřesňuje plochu P14, vymezenou v politice územního rozvoje pro zajištění bezpečnosti zásobování zemním plynem.

Rozsah vymezené plochy byl stanoven na 5 ha.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnější dokumentací, ZÚR JMK vymezují max. plochu potřebnou pro realizaci záměru. Podzemní zásobník plynu je podzemní objekt bez přímých nároků na plochu na povrchu, vymezená plocha je určena pro umístění technických a technologických zařízení. Podzemní zásobník bude mít dopad na okolí svými ochrannými a bezpečnostními pásmy. Plocha bude následnou dokumentací zpřesněna podle požadavků investora.

V ZÚR JMK vymezená plocha **TEP02** je navržena z důvodu výstavby zařízení souvisejících s těžbou a uskladněním zemního plynu.

Navrhované záměry naplňují priority územního plánování ZÚR JMK v odstavci (9), a to především ve vytváření územních podmínek pro zajištění optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou a zajištění dostatečné kapacity včetně bezpečného zásobování území energiemi.

(k bodům 223 – 227)

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

Koridor TEP06 VTL plynovod KS Břeclav – podzemní zásobník plynu Tvrdonice

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

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

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

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

Koridor TEP07 VTL plynovod Brumovice – Uherčice

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

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

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

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

Koridor TEP08 VTL plynovod Brumovice – Trkmanský Dvůr

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

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

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

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

Navrhované záměry naplňují priority územního plánování ZÚR JMK v odstavci (9), a to především ve vytváření územních podmínek pro zajištění optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou a zajištění dostatečné kapacity včetně bezpečného zásobování území energiemi.

Vymezením plynárenských záměrů v ZÚR JMK budou vytvořeny předpoklady pro možné zvětšení uskladňovací kapacity pro zásobování severomoravského a jihomoravského regionu v zimním období a k zajištění plynulosti a rovnoměrnosti přepravy zemního plynu s příznivým efektem na posílení bezpečnosti zásobování domácího a evropského trhu. Vymezení koridorů zajišťuje podmínky pro zabezpečení propojovacích plynovodů NET4GAS a WAG v oblasti jižní Moravy, pro posílení vnitrostátní přepravní cesty procházející územím více krajů i pro posílení vnitrostátní soustavy s cílem posílení bezpečnosti zásobování zemním plynem.

Na základě společného jednání bylo upraveno vymezení těchto ploch a koridorů:

- u všech koridorů došlo ke změně označení z důvodu nového názvosloví;

- **TEP04** VTL plynovod KS Břeclav – Hrušky – Kyjov – hranice kraje; zdvojení – byl upraven název záměru na VTL plynovod Moravia dle politiky územního rozvoje a požadavku dotčeného orgánu;
- u ploch podzemních zásobníků plynu bylo vypuštěno označení PZP, a to z důvodu nadbytečnosti;
- **TEP02** Podzemní zásobník plynu Břeclav, včetně VVTL plynovodů – byl upraven název záměru dle politiky územního rozvoje na Podzemní zásobník plynu Břeclav, byly vypuštěny koridory pro VTL plynovody, požadavek na vymezení koridorů je stanoven v *kap. H.4. textové části ZÚR JMK*;
- plochy podzemních zásobníků plynu **TEP01** a **TEP02** byly přesunuty z kapitoly Plochy a koridory nadmístního významu do kapitoly Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje a byl upraven název záměrů, a to na základě politiky územního rozvoje.

Ropovody

(k bodu 228)

V Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje je navržen koridor pro zdvojení stávajícího ropovodu.

Koridor je navržen z důvodu zabezpečení přepravy strategické suroviny pro ČR.

Koridor je navržen tak, aby jeho vymezení minimalizovalo dopad do zastavěného území a zastavitelných ploch obcí.

Při návrhu koridoru se vycházelo z politiky územního rozvoje, ve které je stanoven úkol pro územní plánování. Tento úkol byl zpřesněn – trasa koridoru je dána stávajícím vedením a jeho ochranným pásmem.

(k bodům 229 – 230)

Koridor TED01 Zdvojení ropovodu Družba

Jedná se o koridor pro zdvojení potrubí k ropovodu Družba ve střední ose řeky Moravy mezi Rohatcem a Holíčí – Klobouky, Klobouky – Rajhrad, Radostín – Kralupy – centrální tankoviště ropy (dále CTR) Nelahozeves, CTR Nelahozeves – Litvínov dodávající ropy z Ruska do ČR.

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

V ZÚR JMK vymezený koridor **TED01** zpřesňuje koridor DV1 pro zdvojení potrubí k ropovodu Družba ve střední ose řeky Moravy, mezi Rohatcem a obcí Holíč – Klobouky, Klobouky – Rajhrad, který je vymezen v politice územního rozvoje.

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

Vymezením koridoru je zajištěno zabezpečení přepravy strategické suroviny pro ČR, a tím zajištění navyšování přepravy ropy z Ruska do ČR (možné zvyšování zpracování ropy v rafinérii Litvínov a Kralupy). Jedná se o nezávislou přepravu různých typů ropy (REB, MND, kaspické ropy) včetně diverzifikace přepravy ropy přes území ČR. Pro město Hodonín je po dohodě s dotčeným orgánem stanoven požadavek pro územní plán města Hodonína – vymezit koridor v prostoru navržené přeložky ropovodu, a to především z důvodu optimalizace trasy v prostoru rozsáhlých rozvojových

ploch města (požadavek na územní vymezení a koordinaci záměru je stanoven v *kap. H.4. textové části ZÚR JMK*).

Koridor je územně koordinován se Slovenskou republikou.

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

Na základě společnéhojednání bylo upraveno vymezení koridoru:

- **TED01** Zdvojení ropovodu Družba – po dohodě s dotčeným orgánem bylo upraveno vymezení – přerušení – koridoru na území Hodonína, požadavek na vymezení koridoru v prostoru navržené přeložky ropovodu na území města Hodonína je stanoven v *kap. H.4. textové části ZÚR JMK – Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí*;
- byl opraven název kapitoly Produktovody na Ropovody, a to na základě požadavku dotčeného orgánu.

Teplovody

(k bodu 231)

V Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje je navržen koridor pro vyvedení tepla z JE Dukovany.

Koridor je navržen z důvodu zabezpečení přepravy odpadního tepla pro významného odběratele – město Brno.

Koridory a plochy jsou navrženy tak, aby jejich vymezení minimalizovalo dopad do zastavěného území a zastavitelných ploch obcí.

Při návrhu koridoru se vycházelo z politiky územního rozvoje, ve které je stanoven úkol pro územní plánování. Tento úkol byl zpřesněn – trasa koridoru je vymezena na základě požadavku dotčeného orgánu a následných jednání.

(k bodům 232 – 233)

Koridor TET01 Horkovod z elektrárny Dukovany; hranice kraje – Brno

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

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

V ZÚR JMK vymezený koridor **TET01** zpřesňuje koridor E4a pro vyvedení tepelného výkonu z JE Dukovany, který je vymezen v politice územního rozvoje.

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

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

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

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

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

Koridor je územně koordinován s Krajem Vysočina.

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

Na základě společnéhojednání došlo k převedení záměru z kapitoly Plochy a koridory nadmístního významu do kapitoly Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje.

Vodní hospodářství

(k bodu 234)

V Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje jsou navrženy koridory pro umístění páteřních vodovodních řadů a plochy protipovodňové ochrany.

Koridory jsou navrženy z důvodu zabezpečení a zkvalitnění dodávek pitné vody do lokalit s nedostatkem pitné vody a plochy z důvodu snížení ohrožení obyvatel, majetku, historických a kulturních hodnot v souvislosti se záplavami.

Koridory a plochy jsou navrženy tak, aby jejich vymezení minimalizovalo dopad do zastavěného území a zastavitelných ploch obcí.

Při návrhu koridorů a ploch se vycházelo z poskytnutých podkladů VOV, s. m. o. a Povodí Moravy s. p.

(k bodům 235 – 238)

Koridor TV01 Vířský oblastní vodovod, větev Čebín – Hvozdec

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

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

V ZÚR JMK vymezený koridor **TV01** je navržen z důvodu zkvalitnění dodávek pitné vody v dané oblasti – zajištění spolehlivosti a bezpečnosti dodávek.

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 100 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází.

Koridor TV02 Vířský oblastní vodovod, napojení skupinového vodovodu Vranovice

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

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

Do doby zpřesnění územních nároků podrobnějšími dokumentacemi, ZÚR JMK vymezují koridor šířky 100 m. Vymezený koridor v maximální míře respektuje zastavěná území a zastavitelné plochy obcí, kolem kterých prochází.

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

Navrhované záměry naplňují priority územního plánování ZÚR JMK v odstavci (9), a to především ve vytváření územních podmínek pro zajištění optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou a zajištění dostatečné kapacity včetně bezpečného zásobování území pitnou vodou.

(k bodům 239 – 260)

Protipovodňová ochrana byla rozdělena do dvou celků:

- přírodě blízká protipovodňová opatření;
- technická protipovodňová opatření;

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

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

ZÚR JMK územně vymezují **plochy nadmístního významu POP01 – POP11 a POT01 – POT06, POT08 a POT09** pro umístění přírodě blízkých protipovodňových opatření a technických protipovodňových opatření, které respektují požadavky Povodí Moravy, s. p. a dalších oborových dokumentů.

- navrženy jsou plochy přírodě blízkých protipovodňových opatření na vodních tocích Litava, Svratka, Dyje, Kyjovka, Bobrava, Bobrůvka, Jevíčka, na hlavních brněnských tocích (Svratka, Svitava, Leskava) a na vodním toku Trkmanka, která po realizaci zvýší přirozenou retenci v krajině, vytvoří území určené k rozlivům, zlepší hydromorfologii, zajistí ponechání či podporu přirozeného vývoje vodního toku, vytvoří mokřady a dílčí vodní plochy pro retardaci odtoku. Dalšími podpůrnými přírodě blízkými opatřeními jsou komplexní pozemkové úpravy

(plán společných zařízení), změna rostlinného pokryvu, způsob využití a obhospodařování pozemků.

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

Plochy jsou vymezeny schématickým zobrazením v grafické části, a to na základě poskytnutých podkladů Povodí Moravy s.p. Velikost ploch je navržena s ohledem na možnost umístění uvažovaných protipovodňových opatření do území, která budou nebo jsou zpracována podrobnější dokumentací.

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

Po společném jednání bylo upraveno vymezení ploch a koridorů:

- **TV01** Vírský oblastní vodovod, napojení skupinového vodovodu Říčany – název Vírský oblastní vodovod, napojení skupinového vodovodu Říčany byl upraven na Vírský oblastní vodovod, větev Čebín – Hvozdec, a to z důvodu úpravy koridoru, který byl ukončen u obce Hvozdec. K úpravě koridoru došlo na základě požadavku obcí Říčany, Ostrovačice a Hvozdec vzhledem k tomu, že obce Říčany a Ostrovačice již mají systém zásobování vodou vyřešen.
- Přírodě blízká protipovodňová opatření byla zařazena do veřejně prospěšných opatření, a to na základě stavebního zákona.
- **POP04** Opatření společná na vodních tocích Dyje a Kyjovka – byl upraven rozsah plochy na základě požadavku města Břeclav.
- **POT05** Řízené inundace Židlochovice a Židlochovické poldry na vodním toku Svratka – na základě požadavku povodí Moravy s.p. a obce Rajhradice byl upraven název na Řízené inundace Židlochovice a poldr Blučina na vodním toku Svratka včetně Ivanovického potoka, na základě požadavku města Židlochovice byl upraven rozsah plochy.

Na základě společného jednání byly vypuštěny tyto plochy a koridory:

- **TV03** Vírský oblastní vodovod, napojení skupinového vodovodu Střelice, a to z důvodu, že záměr byl realizován;
- **POT07** Opatření na vodním toku Kuřimka, a to na základě požadavku města Kuřim a obce Malhostovice, které mají protipovodňovou ochranu navrženou v územních plánech a již i částečně zrealizovanou.

Odpadové hospodářství

(k bodu 261)

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

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

Zásady a strategie vycházejí z Plánu odpadového hospodářství ČR (POH ČR), který byl pro období 2015 – 2024 schválen 22. 12. 2014 vládou ČR. Rovněž schválila nařízení vlády, kterým se vyhláší závazná část POH ČR, nařízení vlády č. 352/2014 Sb., o Plánu odpadového hospodářství České republiky pro období 2015 – 2024. POH ČR je základní strategický dokument, jehož závazná část je závazným podkladem pro rozhodovací a jiné činnosti příslušných správních úřadů, krajů a obcí v oblasti odpadového hospodářství v souladu s ust. § 42 odst. 6 zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

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

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

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

G.4.3. Územní systém ekologické stability

(k bodům 262 – 264)

ZÚR JMK ve smyslu § 4 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, vymezují koncepci územního systému ekologické stability (ÚSES) nadregionální a regionální úrovně jako spojitého a funkčního systému, který tvoří zelenou páteř krajiny, přispívá k uchování a reprodukci přírodního bohatství a k příznivému působení na okolní, méně stabilní části krajiny na území Jihomoravského kraje. Neméně důležitou funkcí navržené koncepce ÚSES je vytvoření základů pro mnohostranné využívání krajiny.

Vlastní koncepce řešení ÚSES v návrhu ZÚR JMK vychází z odvětvového dokumentu Koncepčního vymezení regionálního a nadregionálního ÚSES pro území Jihomoravského kraje z r. 2012, vydal KrÚ JMK, odbor životního prostředí, dále jen „Koncepční dokument ÚSES JMK“. Jedná se o základní oborovou dokumentaci, která na území Jihomoravského kraje vznikla za součinnosti příslušných orgánů ochrany přírody a z tohoto důvodu byla zohledněna jako výchozí koncepční oborový dokument ÚSES. Koncepce ÚSES na území Jihomoravského kraje je výsledkem dlouholeté součinnosti orgánů ochrany přírody a orgánů územního plánování. Koncepce vymezení ÚSES vznikala i na základě předešlých oborových materiálů, zejména Generelu ÚSES Jihomoravského kraje z roku 2003 a oborového podkladu Regionální a nadregionální ÚSES ČR (MMR a MŽP, Praha, 1996), který je celostátní dokumentací nadregionálního a regionálního ÚSES. Zohledňuje tak postupný vývoj a upřesňování koncepce ÚSES na území Jihomoravského kraje.

ZÚR JMK vymezují plochy a koridory pro nadregionální a regionální prvky územního systému ekologické stability (dále jen ÚSES), tedy biocenter a biokoridorů nadregionální a regionální úrovně.

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

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

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

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

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

- V údolí Želetavky je zajištěna návaznost regionálních biokoridorů RK 91 a RK 92B na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.
- Severně od Bítova (JMK) je zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK 97 na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina (obec Dešov) v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.
- Na území obce Hostim (JMK) je zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK 530 na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.
- V údolí Rokytne je zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK 533 na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.
- Na území obce Rozkoš (JMK) je zajištěna územní návaznost nadregionálního biokoridoru K JM02MH na území Jihomoravského kraje na regionální biokoridor RK 531 na území Kraje Vysočina. Rozdílná hierarchická úroveň na území Jihomoravského kraje vychází z Koncepčního dokumentu ÚSES JMK. Rozdílná hierarchická úroveň není omezujícím faktorem pro funkčnost ÚSES. Problém v hierarchické úrovni biokoridorů by měl být odstraněn v rámci aktualizace vymezení nadregionálních biokoridorů, kterou připravuje Ministerstvo životního prostředí.
- Návaznost regionálního biocentra RBC 643 Pulíkov je zajištěna na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.
- V údolí Jihlavy je zajištěna návaznost nadregionálního biokoridoru K 140MH a regionálního biocentra RBC 228 Templštejn na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.
- V údolí Oslavy je zajištěna návaznost regionálního biocentra 1806 Ketkovice na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.

- Jižně a východně od Velké Bíteše je zajištěna návaznost regionálních biokoridorů RK 1459, RK 1456 a RK 1458 na území Jihomoravského kraje (obce Újezd u Rosic a Přibyslavice) a Kraje Vysočina v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.
- Na území obce Drahonín (JMK) je zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK 1397 a regionálního biocentra RBC 291 Havlov na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.
- Na území obcí Nedvědice (JMK) a Osiky (JMK) je zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK 1403, a regionálního biocentra RBC 292 a nadregionálního biocentra NRBC 62 Údolí Hodonínky na území Jihomoravského kraje a Kraje Vysočina v souladu s řešením ZÚR Kraje Vysočina.

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

- Návaznost regionálního biocentra RBC 299 Panský les je zajištěna na území Jihomoravského kraje (obec Kněžves) a Pardubického kraje v souladu s řešením ZÚR Pardubického kraje.
- Na území obce Stvolová (JMK) je zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK JM023 na území Jihomoravského kraje a Pardubického kraje v souladu s řešením ZÚR Pardubického kraje.
- Na území obce Stvolová (JMK) není zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK 1383 podél Svitavy na území Jihomoravského kraje. Na území Pardubického kraje není v ZÚR Pardubického kraje podél Svitavy vymezen žádný biokoridor. Tento nesoulad v návaznosti ÚSES v prostoru mezi Letovicemi (JMK) a Svitavami (PK) vznikl v souvislosti s vydáním ZÚR Pardubického kraje v roce 2010 vymezením regionálního biokoridoru RK 1383 nikoliv podél Svitavy, ale v prostoru mezofilních lesů ve svazích nad pravým břehem řeky Svitavy. Koncepční dokument ÚSES JMK řešil následně návaznost na tento biokoridor vymezením regionálního biokoridoru RBK 013 (v návrhu ZÚR JMK označeno RK JM023). Regionální biokoridor sledující vodní tok Svitavy není zanesen ani v Zásadách územního rozvoje Pardubického kraje – aktualizaci č. 1, z roku 2014. Důvodem pro jeho vymezení v ZÚR JMK je fakt, že řeka Svitava patří na území Jihomoravského kraje mezi několik nejvýznamnějších vodních toků, které reprezentují rozmanitá stanoviště údolí a vodních toků. V severní části kraje je to právě řeka Svitava, která reprezentuje stanoviště horních a středních částí vodních toků Českomoravského mezofytika.
- Na území obce Velké Opatovice (JMK) a dále Úsobrno (JMK) je zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK 1391 a nadregionálního biokoridoru K 92MB na území Jihomoravského kraje a Pardubického kraje v souladu s řešením ZÚR Pardubického kraje.

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

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

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

- V severovýchodní části SO ORP Bučovice je zajištěna návaznost nadregionálního biokoridoru K 134MH a regionálního biokoridoru RK 1508 na území Jihomoravského kraje a Zlínského kraje v souladu s řešením ZÚR Zlínského kraje.
- V severní části SO ORP Kyjov je zajištěna návaznost nadregionálního biocentra NRBC 93 – Ždánický les na území Jihomoravského kraje a Zlínského kraje v souladu s řešením ZÚR Zlínského kraje.
- Návaznost nadregionálního biokoridoru K 137MB je zajištěna na území Jihomoravského kraje a Zlínského kraje v souladu s řešením ZÚR Zlínského kraje.
- V oblasti Chřibů je návaznost regionálního biocentra RBC 361 zajištěna na území Jihomoravského kraje a Zlínského kraje v souladu s řešením ZÚR Zlínského kraje.
- Severně od Moravského Písku (JMK) je koordinována návaznost ÚSES na území Jihomoravského a Zlínského kraje. ZÚR JMK upravuje trasu nadregionálního biokoridoru K JM05T. Tento biokoridor byl v Koncepčním dokumentu ÚSES JMK označený NRBC 29. Na území Zlínského kraje nemá tento nadregionální biokoridor v ZÚR Zlínského kraje návaznost. Biokoridor byl vymezen z prostoru Bzenecké doubravy a jeho trasování pokračovalo mezi Bzencem a Bzencem-Koloní severně od Moravského Písku přes regionální biocentrum vymezené u obce Moravský Písek na hranice Jihomoravského kraje. Trasa nadregionálního biokoridoru byla v ZÚR JMK upravena tak, že namísto původního trasování mezi Bzencem a Moravským Pískem navazuje jihovýchodně od Bzence na RBC 19 – Zárázický výkaz. Z důvodu změny trasování nadregionálního biokoridoru K JM05T je zrušeno i regionální biocentrum Moravský Písek. Biokoridor byl Koncepčním dokumentu ÚSES JMK vymezen v prostoru, který je dlouhodobě uvažován jako rozvojová oblast Bzence a pro trasu rychlostní silnice R55. ZÚR JMK navrhuje kompromisní řešení zohledňující principy udržitelného rozvoje území (koridor je vymezen ve volné krajině, nikoliv přes zastavitelné plochy), minimalizující střet biokoridoru se záměrem rychlostní silnice R55 (koridor je navrhován jako křížení, nikoliv souběh s koridorem pro rychlostní silnici R55) a případným budoucím rozvojem města Bzenec (viz výše).
- Na území obce Veselí nad Moravou (JMK) je zajištěna návaznost regionálního biokoridoru RK 143 na území Jihomoravského kraje a Zlínského kraje v souladu s řešením ZÚR Zlínského kraje. Návrh ZÚR JMK, z důvodu dodržení návaznosti a propojenosti systému ve všech hierarchických úrovních, vymezuje koridor RK 143.
- Na území SO ORP Veselí nad Moravou je zajištěna návaznost nadregionálního biocentra NRBC 99 a regionálních biocenter RBC 74, RBC 75, RBC 76 a nadregionálního biokoridoru K 154 T a regionálních biokoridorů RK 149, RK 150 a RK 151 na území Jihomoravského kraje a Zlínského kraje v souladu s řešením ZÚR Zlínského kraje.

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

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

- Zásady územního rozvoje krajů sousedících s Jihomoravským krajem, včetně aktualizací ZÚR (viz výše);

- Druhá úplná aktualizace územně analytických podkladů obcí s rozšířenou působností Jihomoravského kraje (Blansko, Boskovice, Bučovice Břeclav, Hustopeče, Hodonín, Kuřim, Kyjov, Mikulov, Veselí nad Moravou, Znojmo, Židlochovice) a Vojenského újezdu Březina;
- Odvětvový podklad orgánů ochrany přírody JMK – Koncepční vymezení regionálního a nadregionálního ÚSES pro území Jihomoravského kraje z r. 2012, vydal KrÚ JMK, odbor životního prostředí – základní koncepční vymezení ÚSES nadregionální a regionální úrovně na území Jihomoravského kraje;
- Regionální a nadregionální ÚSES ČR – oborový podklad (MMR a MŽP, Praha, 1996) – celostátní dokumentace zpracovaná v r. 1996 jako územně technický podklad koordinující nadregionální a regionální ÚSES na území ČR (dále také ÚSES ČR);
- Novomlýnské nádrže, vymezení skladebných částí NRBK K 161 V, N mezi RBC Vrkoč a Křivé jezero (Geovision, s. r. o., Plzeň, 2008) – oborový podklad MŽP;
- Revize vymezení NR ÚSES (NR BK K 161) v oblasti nádrží Nové Mlýny, Geovision, 2014 – oborový podklad MŽP;
- Koncepce vymezení nadregionálních biocenter ČR – oborový podklad MŽP – hranice nadregionálních biocenter poskytnutých Agenturou ochrany přírody a krajiny 04/2013 v rámci režimu aktualizace dat o území dle části A (B) příl. č. 1 vyhl. č. 500/2006 Sb.;
- Plán ÚSES NP Podyjí – oborový dokument ÚSES NP Podyjí;
- Generel regionálního a nadregionálního ÚSES na území Jihomoravského kraje (Ageris, s. r. o., Brno, 2003), – oborové vymezení nadregionální a regionální úrovně ÚSES na území Jihomoravského kraje v hranicích roku 2003, bez území VÚ Březina;
- Územní plány obcí Jihomoravského kraje:
 - územní plány zpracované v rámci projektů rasterizace územních plánů (do r. 2009) nebo pořízené na základě dotace JMK od roku 2009 případně na základě dotace strukturálních fondů EU z Integrovaného operačního programu;
 - schválená územně plánovací dokumentace obcí a územní plány dostupné z veřejných zdrojů úřadů územního plánování;
- Pozemkové úpravy – zohledněny byly pozemkové úpravy v katastru Hostěrádky (SO ORP Slavkov), Hovorany a Mutěnice (SO ORP Kyjov) upřesňující skladebné části nadregionálního nebo regionálního ÚSES a pozemková úprava v k. ú. Suchohrdly (SO ORP Znojmo);
- základní mapa ČR 1 : 10 000 a 1 : 50 000.

Na základě vyhodnocení shora uvedených oborových podkladů a v souladu s bodem 7.3 zadání pro zpracování ZÚR JMK byla prověřována i řešení ÚSES obsažená v územních plánech (ÚP) a dalších dokumentacích, které se na upřesňování ÚSES v území podílejí. Důvodem bylo zejména to, že k postupnému upřesňování skladebných částí v územních plánech dochází průběžně od roku 1992, od kdy je územní systém ekologické stability součástí právního řádu ČR. Takto upřesněné skladebné části ÚSES jsou již převážně v ÚP územně prověřeny a koordinovány s ostatními záměry.

Cílem zohlednění řešení ÚSES v těchto dokumentacích bylo promítnout již podrobněji upřesněné a věcně správně vymezené skladebné části regionálního a nadregionálního ÚSES do ZÚR JMK. Při prověřování věcné správnosti vymezení ÚSES byla z odborného hlediska zohledněna neopomenutelná kritéria obsažená kontinuálně v metodických materiálech vymezování ÚSES od

r. 1992, např. v „Metodické pomůcce pro vyjasnění kompetencí v problematice ÚSES“ (Věstník MŽP 08/2012), dále jen „metodická pomůcka“.

Při vymezování ÚSES bylo tedy zohledněno všech pět metodicky uplatňovaných kritérií. Jedná se o kritérium rozmanitosti potenciálních ekosystémů (princip zaručující reprezentaci příslušných biogeografických jednotek), kritérium nezbytných prostorových parametrů (princip naplnění minimálních požadavků na funkčnost, tzv. limitujících parametrů), kritérium prostorových vztahů (parametry sítě ÚSES), kritérium aktuálního stavu krajiny (princip zahrnutí existujících reprezentativních krajinných struktur do ÚSES) a kritérium společenských limitů a záměrů (princip optimalizace vymezení omezující kolize s dalšími společenskými zájmy nebo záměry využití krajiny).

Prvním a zásadním krokem vymezení ÚSES je uplatnění kritéria rozmanitosti potenciálních ekosystémů. Podle tohoto kritéria je vymezen prvotní rámec potřebných ploch pro biocentra. Teprve po uplatnění tohoto prvního kritéria navazují další, podle kterých jsou postupně vymezena další biocentra a biokoridory případně může být upřesněna jejich poloha, rozsah nebo vzájemná vazba v území tak, aby vymezený systém ÚSES splňoval základní principy § 4, odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů a přitom zohledňoval i ostatní územní limity a záměry v území.

Při prověření řešení ÚSES byla metodická kritéria uplatněna následujícím způsobem:

- **kritérium rozmanitosti potenciálních ekosystémů** (biogeografická pestrost krajiny) zohledňuje základní biogeografickou diferenciaci území ČR (CULEK, Biogeografické členění České republiky, 1996, 2005). Biogeografické členění území vyjadřuje pomocí bioregionů (nadregionální úroveň) a biochor (regionální úroveň) rozmanitost území z hlediska potenciálních ekosystémů. Uplatněním tohoto principu při vymezování ÚSES tedy znamená vymezení právě jednoho reprezentativního nadregionálního biocentra v rámci každého bioregionu a minimálně jednoho regionálního biocentra v rámci každé reprezentativní biochory. Tento princip rozmanitosti potenciálních ekosystémů je doložen v textové části ZÚR JMK, v tabulce, v *kap. D.3. textové části ZÚR JMK*. Ve sloupci tabulky „Rozmanitost ekosystémů“ jsou uvedeny kódy bioregionů (v závorce) a kódy biochor. Bioregiony a biochory jsou součástí sledovaných jevů územně analytických podkladů, viz vyhl. č. 500/2006 Sb., v platném znění.
- **kritérium nezbytných prostorových (limitních) parametrů**. Jedná se o limitní prostorové parametry, tedy např. minimální velikost biocenter a maximální přípustná délka biokoridoru. Aktuálně jsou tyto parametry uvedeny v Metodické pomůcce. Uplatnění kritéria u nadregionálních biokoridorů podporuje migrační efekt, a proto jsou v jejich trasách vložena po určité vzdálenosti (viz metodická pomůcka) regionální biocentra. Takto vymezená regionální biocentra jsou identifikována v textové části návrhu ZÚR v příslušné tabulce ve sloupci „vložené do nadregionálního biokoridoru“. Obdobným způsobem, ale ne již jako vložena biocentra, jsou nad rámec principu reprezentativnosti vymezena regionální biocentra tak, aby nebyla překročena limitující délka regionálního biokoridoru.
- **kritérium prostorových vztahů potenciálních ekosystémů**. Jeho uplatněním se zajišťuje typologická příbuznost potenciálních přírodních společenstev propojovaných biokoridory, která je podmínkou naplnění funkčnosti ÚSES zejména nadmístní úrovně. Jako příklad je možno uvést biokoridory, jejichž funkcí je reprezentovat společenstva vázaná na vodní tok a přilehlou nivu. U tohoto typu biokoridoru není přípustné tato společenstva účelově

opouštět a upřesnit tento typ biokoridoru mimo vlastní vodní tok a nivu, například vymezením po svazích údolí, kde jsou zastoupeny zcela odlišné typy společenstev.

- **kritérium aktuálního stavu krajiny** bylo uplatněno např. zohledněním již existující sítě chráněných území. Na regionální a nadregionální úrovni jde zejména o zvláště chráněná území a lokality soustavy Natura 2000 identifikované u jednotlivých skladebných částí ÚSES v tabulkové části odůvodnění na konci *kap. G.4.3. textové části Odůvodnění ZÚR JMK*.
- **kritérium společenských limitů a záměrů** bylo uplatněno při prověření upřesněného a koordinovaného ÚSES v územních plánech, koordinací záměrů a stanovením úkolů pro územní plánování v ZÚR JMK.

Vymezení ploch a koridorů ÚSES v ZÚR JMK představuje koncepční vymezení nadmístního (regionálního a nadregionálního) ÚSES. Je výsledkem standardizovaného postupu, při kterém bylo v souladu s výše uvedenými metodickými principy vymezení ÚSES zohledněno všech pět kritérií.

Koridory nadregionálního a regionálního územního systému ekologické stability jsou v ZÚR JMK vymezeny šířkou 200 m, 400 m a u biokoridoru K 161 V je v úseku přes Novomlýnské nádrže vymezen koridor proměnnou šířkou v rozsahu vodní plochy nádrží. Proměnná šířka v prostoru Novomlýnských nádraží je zvolena z důvodu dodržení principu vymezení vodního biokoridoru. Šířka 200 m je zvolena u biokoridorů, které jsou vázány na vodní toky, a koridor pro jejich vymezení je tedy možné vymezit v menším rozsahu, neboť biokoridory vázané na vodní toky reprezentují společenstva říčních niv, která jsou na vodní toky přirozeně navázána, a z tohoto důvodu není nezbytné vymezovat koridor ve větším rozsahu. Ostatní koridory jsou vymezeny v šířce 400 m. Tato šířka je desetinásobkem minimální limitní šířky biokoridoru (dle metodické pomůcky). Vymezená šířka koridoru odpovídá grafickému měřítku ZÚR a umožňuje upřesnění biokoridoru v územních plánech, kde je možno zohlednit detailnější územní specifika, která nejsou na úrovni ZÚR zřejmá a podrobnosti ZÚR nepřísluší, a zároveň minimalizuje omezení využití území nad míru nezbytnou. Šířky koridoru byly zvoleny na základě odborného odhadu a zkušeností. V textové části návrhu ZÚR je v tabulce s vymezenými biokoridory v *kap. D.3. textové části ZÚR JMK* uvedena příslušná šířka vymezeného koridoru. Vymezené koridory byly odvozeny od linií biokoridorů, které vycházejí z Koncepčního dokumentu ÚSES JMK nebo zohledňují ÚSES z územních plánů nebo jiných dokumentací. Plochy pro biocentra byly v ZÚR JMK vymezeny větší, s odstupem 50 m od hranice biocentra. Důvodem pro vymezení odstupu 50 m pro plochy biocenter je možnost upřesnit hranice biocentra v územních plánech při využití znalosti místních podmínek a dále potřeba jisté míry technické generalizace pro grafické měřítko ZÚR JMK (1 : 100 000). Zpracovatele návrhu ZÚR JMK vedou k tomuto způsobu vymezení ploch pro biocentra zkušenosti z praxe, kdy často docházelo k prostému promítnutí hranic biocenter do map větších měřítek (např. 1 : 5 000) bez upřesňování a zohledňování místních specifik. Plochy vymezené v ZÚR JMK pro biocentra tedy nevymezují vlastní biocentrum, ale plochu, ve které je nutno biocentrum v územním plánu upřesnit. ZÚR JMK připouští vymezení biokoridoru v plochách pro biocentra pro případy, kdy bude v územním plánu vymezeno biocentrum menšího územního rozsahu než je plocha vymezená v ZÚR JMK.

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

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

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

Nedílnou součástí identifikace nadregionálních biokoridorů (označeny „K“) je i typ osy (T – teplomilná doubravní, V – vodní, N – nivní, MH – mezofilní hájová, MB – mezofilní bučinná). U biokoridorů, které jsou identifikovány dle ÚSES ČR a v jejich trase bylo doplněno regionální biocentrum nad rámec tohoto podkladu (tedy biocentra s identifikátorem „JM“), je každá část biokoridoru doplněna o jednoznačný identifikátor – velké písmeno „A“ a „B“, atd. Tedy např. RK 114 (RK 114A a RK 114B). Obdobně je rozlišující identifikátor „A“ a „B“ použit pro jednoznačné odlišení biocenter, která byla v podkladu ÚSES ČR vymezena v souvislé ploše jedním identifikátorem a ZÚR JMK je vymezuje ve dvou oddělených plochách (např. RBC 36A a RBC 36B na území obce Hevlín). Důvodem pro volbu identifikace odlišné od Koncepčního dokumentu ÚSES JMK byl výskyt duplicit při identifikaci jednotlivých prvků ÚSES v rámci celé České republiky. V případě, že by byla zvolena identifikace dle Koncepčního dokumentu ÚSES JMK, dále by přetrvával problém nejednoznačné identifikace částí ÚSES v rámci celé České republiky. ÚSES ČR, jako oborový podklad, v době svého vzniku vytvořil jednotné kódování pro územní systém ekologické stability a je respektován i krajích navazujících na území Jihomoravského kraje. Z tohoto důvodu bylo v ZÚR JMK zvoleno označení dle ÚSES ČR, které identifikuje prvky ÚSES jednoznačně v rámci celé České republiky. U individuálně vymezených prvků ÚSES v Jihomoravském kraji pak bylo, pro dodržení jednoznačnosti, využito územního identifikátoru „JM“ po vzoru např. Olomouckého kraje, kde je pro tyto prvky ÚSES využito identifikátoru „OL“. V *kap. G.4.3. textové části Odůvodnění ZÚR JMK* je uvedena jak identifikace skladebných částí v ZÚR JMK, tak identifikace v Koncepčním dokumentu ÚSES JMK, který je příslušnými orgány ochrany přírody uplatňovaný jako oborový podklad nadmístního ÚSES pro územně plánovací praxi. Důvodem je zajistit jednoznačnost identifikace skladebných částí ÚSES v obou dokumentech. Tato identifikace je součástí tabulek ploch pro biocentra a koridorů pro biokoridory, které jsou součástí této kapitoly.

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

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

V rámci zpracování ZÚR JMK byla prověřena možnost propojení, které by zajistilo nepřerušovaný, nebo neomezený průchod bioty, a to např. velkým savcům. U záměrů dopravní infrastruktury bylo prověřováno stanovení nutnosti zajistit taková opatření, která umožní územní kontinuitu biokoridoru. Byly zvažovány zejména případy, kdy je vedení biokoridoru shodné s významnou migrační trasou. Dosud není jednoznačně legislativně ošetřena problematika migračních tras, včetně stanovení jejich nadmístního nebo celorepublikového významu, proto nebylo možné stanovit podmínku neomezeného průchodu (umožňující např. realizaci ekoduktu) v návrhu ZÚR JMK. Cílem je v územních plánech odůvodnit v přípustných činnostech pro ÚSES i rybí přechody, jako prvek na podporu zvyšování ekologické stability a druhové rozmanitosti resp. migrace druhů, tj. zahrnuje také podporu migrační propustnosti vodního toku.

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

Dle bodu (263) je v ZÚR JMK rozlišeno celkem 488 skladebných částí nadregionálního a regionálního ÚSES, z toho:

Plochy a koridory na nadregionální úrovni

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

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

Nadregionální biokoridory jsou vymezeny dle Koncepčního dokumentu ÚSES JMK. Ke změně vymezení nadregionálního biokoridoru (oproti tomuto dokumentu) došlo v případě koordinace návaznosti prvků ÚSES na sousední kraje. Jedná se o nadregionální biokoridor K JMO5T vymezený v Koncepčním dokumentu ÚSES JMK z prostoru Bzenecké doubravy severovýchodním směrem. Na základě prověření návazností a dalších podmínek v území byla trasa biokoridoru upravena – viz popis výše v části věnované koordinaci a návaznosti ÚSES na území sousedních krajů. V souladu s požadavkem v zadání, v bodě 8, na zpracování variant byl tento biokoridor v rámci pracovních jednání rozpracován variantně a po vyhodnocení podnětů z těchto pracovních jednání byla zvolena varianta vymezení biokoridoru v souladu s řešením ÚP Bzenec a následujících změn, které odpovídá i původnímu vymezení ÚSES dle ÚSES ČR z r. 1996. Variantně bylo na pracovních jednáních rozpracováno řešení nadregionálního biokoridoru K 139 HM vymezeného východně

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

Plochy a koridory na regionální úrovni

- 237 regionálních biocenter;
 - z 237 regionálních biocenter je 53 vymezeno a identifikováno nad rámec ÚSES ČR z r. 1996;
- 193 regionálních biokoridorů;
 - ze 193 regionálních biokoridorů je 53 vymezeno a identifikováno nad rámec ÚSES ČR z r. 1996.

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

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

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

ÚAP JMK 2015 definují, v rámci rozboru udržitelného rozvoje, slabou stránku vzhledem k problematice ÚSES, a požadují územně stabilizovat vymezení prvků ÚSES ve vhodných územně – přírodních souvislostech. Splnění tohoto požadavku je nedílnou součástí koncepce ÚSES, kdy dochází k vymezení ploch a koridorů pro následné upřesnění skladebných částí ÚSES.

Po společném jednání k návrhu ZÚR JMK byla upravena trasa koridoru pro nadregionální biokoridor K 139T v katastru obce Suchohrdly, severovýchodně od Znojma. Bylo zohledněno upřesnění nadregionálního biokoridoru v návrhu komplexní pozemkové úpravy v k. ú. Suchohrdly. Upravená

trasa nadregionálního biokoridoru K 139T respektuje obdobná reprezentativní stanoviště a další kritéria vymezení ÚSES, a proto je změna návrhem ZÚR JMK akceptována.

Na základě připomínky byla upravena trasa koridoru pro regionální biokoridor RK 130 v katastru Strážovice a Věteřov (západně od Kyjova), v lokalitě západně od zastavěného území Strážovic. Trasování koridoru západním směrem, od původní trasy koridoru, je z důvodu neprůchodnosti přes zastavěné území (rozpor s kritériem aktuálního stavu krajiny a společenských limitů a záměrů) nemožné. Vzhledem k tomu, že východně od původní trasy koridoru se nacházejí obdobné přírodní stanovištní podmínky (kritérium rozmanitosti potenciálních ekosystémů a kritérium prostorových vztahů pot. ekosystémů), bylo možné trasu koridoru vymežit východně původní trasy. Vhodnější přírodní podmínky východního trasování koridoru (kritérium aktuálního stavu krajiny), vyplývají z existence lesních porostů a polních remízů.

Byla upravena trasa koridoru pro regionální biokoridor RK 1391 na území města Velké Opatovice. Důvodem pro optimalizaci trasování bylo zohlednění návaznosti na vymezený regionální biokoridor v územním plánu Jevíčka, na území Pardubického kraje.

Byla upravena plocha pro regionální biocentrum RBC 210 vymezená na území města Brna. Důvodem úpravy hranice plochy pro biocentrum byl požadavek na zohlednění řešení územní studie koordinující využití území v okolí lokality RBC 210. Hranice plochy pro biocentrum respektuje maximální rozsah biocentra prověřovaného studií. Změna byla akceptována vzhledem k tomu, že je v souladu s kritérii vymezení ÚSES.

Byl upraven rozsah plochy pro regionální biocentrum RBC 36A v katastru obce Hevlín. Zohledněno bylo řešení z návrhu komplexní pozemkové úpravy Hevlín, které prověřilo možnosti upřesnění biocentra a navrhuje rozšíření severním směrem od původně vymezené plochy. Takto upravené biocentrum není v rozporu s kritérii vymezení ÚSES, respektuje obdobná reprezentativní stanoviště, a proto je změna návrhem ZÚR JMK akceptována.

V textové části ZÚR JMK byly doplněny údaje k jednotlivým plochám a koridorům o data uvádějící rozmanitost ekosystémů. Důvodem je doložení metodicky věcně správného vymezení ÚSES dle jednotlivých kritérií vymezení ÚSES.

Po společném jednání byla upravena identifikace koridorů RK 112, RK 114A, RK 114B, RK 115, RK 1416A, RK 1468, RK 1498A a RK 1504. Jednalo se o koridory, které byly vymezeny s duplicitní identifikací. Z tohoto důvodu byla identifikace upravena, a to novým identifikátorem nebo byly k původnímu kódu koridoru doplněny jednoznačné identifikátory (přidáno písmeno za kód koridoru). Územní rozsah koridorů, u kterých byla upravena identifikace, zůstává beze změn.

V textové části odůvodnění byly doplněny tabulky s identifikací ploch a koridorů v ZÚR JMK a jim odpovídající identifikací skladebných částí ÚSES v Koncepčním dokumentu ÚSES JMK (*označeno kurzívou*). Takto vytvořený převodník je součástí odůvodnění textové části. Důvodem zpracování převodníku je to, že se identifikace dle Koncepčního dokumentu ÚSES JMK používá již od roku 2012 v územních plánech. Uvedení obou identifikací slouží k zachování kontinuity a přehledu označení ÚSES. Při pořizování nových územních plánů by měla být po vydání ZÚR JMK používána identifikace dle ZÚR JMK.

Plochy pro nadregionální biocentra:

identifikace v ZÚR JMK	identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	název	zvláště chráněná území
NRBC 108	NC15	Černé bláto	PR Stupava PP Pánov Hodonínská doubrava (CZ0624070)
NRBC 98	NC17	Čertoryje	CHKO Bílé Karpaty NPR Čertoryje Čertoryje (CZ0624072)
NRBC 2011	NC12	Hlohovecké rybníky	CHKO Pálava NPR Lednické rybníky NPR Slanisko u Nesytu Lednické rybníky (CZ0620009) Niva Dyje (CZ0624099) Slanisko u Nesytu (CZ0624102) Bezručova alej (CZ0623803) Rybniční zámeček (CZ0623782) Lednické rybníky (CZ0621028) Pálava (CZ0621029)
NRBC 29	NC06	Jankovec	Jankovec (CZ0623348) Čekal (CZ0623359)
NRBC 99	NC18	Javořina	CHKO Bílé Karpaty NPR Porážky Bílé Karpaty (CZ0724090)
NRBC 2015	NC08	Ječmeniště	PP Mandloňová mez Ječmeniště (CZ0620162)
NRBC 31	NC04	Josefovské údolí	CHKO Moravský kras NPR Býčí skála NPR Habrůvecká bučina NPP Rudické propadání PR Březinka PR U Výpustku PR Dřínová PR Mokřad pod Tipečkem Moravský kras (CZ0624130)
NRBC 105	NC09	Karlovy	PR Karlov Jevišovka (CZ0623041) Božické rybníky (CZ0623798) Emin zámeček (CZ0623778)
NRBC 106	NC11	Milovický les	CHKO Pálava NPR Křivé jezero PR Milovická stráž Milovický les (CZ0624100) Niva Dyje (CZ0624099) Pálava (CZ0621029)

identifikace v ZÚR JMK	identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	název	zvláště chráněná území
NRBC 2013	NC10	Palava	CHKO Pálava NPR Děvín – Kotel – Soutěska NPR Tabulová, Růžový vrch a Kočičí kámen Děvín (CZ0624104) Stolová hora (CZ0624043) Pálava (CZ0621029)
NRBC 30	NC02	Podkomorské lesy	PR Krnovec PR Břenčák PP Jelení žlíbek PP Na skalách PP Kůlny PP Junácká louka Nad Brněnskou přehradou (CZ0623344)
NRBC 107	NC13	Přední kout	NPP Kukle PR Roviny PR Kamenný vrch Přední kout (CZ0624114) Kamenný vrch u Kurdějova (CZ0624115)
NRBC 109	NC16	Soutok	Soutok-Podluží (CZ0624119) Soutok-Tvrdonicko (CZ0621027)
NRBC 2012	NC03	Suchý a Pustý žleb	CHKO Moravský kras NPR Vývěry Punkvy PR Sloupsko-Šošůvské jeskyně PR Balcarova – Vintoky Moravský kras (CZ0624130)
NRBC 28	NC07	Údolí Dyje	NP Podyjí PP Horecký kopec PP Fládnitzské vřesoviště Podyjí (CZ0624096) Fládnitzské vřesoviště (CZ0620004) Podmolí – strouha (CZ0623360) Mašovice – lom CZ0623357 Mašovická střelnice (CZ0620020) Popice – fara (CZ0623788) Podyjí (CZ0621032)
NRBC 62	NC01	Údolí Hodonínky	PR Hrádky PR Čepičkův vrch a údolí Hodonínky PR Údolí Chlébského potoka PP Svatka PP Kačiny PP Hrabová PP Nad Beránkou Čepičkův vrch a údolí Hodonínky (CZ0620194) Údolí Chlébského potoka (CZ0620132)
NRBC 63	NC05	Vojenský (Repešský) žleb	

identifikace v ZÚR JMK	identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	název	zvláště chráněná území
NRBC 93	NC14	Ždánický les	PR U Vrby Lovčický potok a Jordánek (CZ0623355)

Koridory pro nadregionální biokoridory:

identifikace v ZÚR JMK	identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	zvláště chráněná území	zajištění propojení
K 92MB	NK02	PR Pavlovské mokřady	NRBC 63 – hranice kraje
K 128MB	NK01	PP Dobrá studně PR Pod Sýkořskou myslivnou PR Sokolí skála Sokolí skála (CZ0620191) Prudká (CZ0623329)	NRBC 62 – K 128MB
K 128MH	NK01	PP Veselská lada PR Sokolí skála Sokolí skála (CZ0620191)	NRBC 30 – hranice kraje
K 129MB	NK04	CHKO Moravský kras PP Šiberná Moravský kras (CZ0624130) Údolí Svitavy (CZ0624132)	NRBC 30 – NRBC 31
K 129MH	NK04	CHKO Moravský kras NPR Býčí skála PP Šiberná PR Holé vrchy Moravský kras (CZ0624130) Údolí Svitavy (CZ0624132)	NRBC 30 – NRBC 31
K 130MB	NK03	CHKO Moravský kras Moravský kras (CZ0624130)	NRBC 2012 – NRBC 31
K 131MB	NK05		NRBC 63 – NRBC 31
K 132MH	NK06	CHKO Moravský kras PR Údolí Říčky Sivický les (CZ0620037) Moravský kras (CZ0624130)	NRBC 63 – K 132T

identifikace v ZÚR JMK	identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	zvláště chráněná území	zajištění propojení
K 132T	NK06	CHKO Moravský kras PP Panská skála PP Pod Obrovou nohou PP U Staré Vápenice PP Vinohrady PR Špice PR Visengrunty Sivický les (CZ0620037) Ochůzky-Nedánov (CZ0620169) Visengrunty (CZ0622184) Špice (CZ0624112) Přední kout (CZ0624114) Moravský kras (CZ0624130)	NRBC 107 – hranice kraje
K 134MH	NK08	NPR Strabišov-Oulehla PP Pahorek Strabišov-Oulehla (CZ0624069)	K 132T – hranice kraje
K 135MH	NK07	CHKO Moravský kras Moravský kras (CZ0624130)	K 132T – NRBC 31
K 137MB	NK12	Chřiby (CZ0724091)	NRBC 93 – hranice kraje
K 138MH	NK11		K 132T – K 138T
K 138T	NK11		K 132T – NRBC 93
K 139MB	NK09		NRBC 30 – K 139 MH
K 139MH	NK09	NPR Krumlovsko-rokytenské slepence Mikulovický les (CZ0620101) Načeratický kopec (CZ0620154) Řeka Rokytná (CZ0623819) Krumlovský les (CZ0624064) Tvořihrázský les (CZ0624106) Krumlovsko-Rokytnské slepence (CZ0624128) Podyjí (CZ0621032)	NRBC 28 – NRBC 30
K 139T	NK09	NPR Krumlovsko-rokytenské slepence PP Budkovické slepence Mikulovický les (CZ0620101) Řeka Rokytná (CZ0623819) Tvořihrázský les (CZ0624106) Krumlovsko-Rokytnské slepence (CZ0624128)	K 139MH – NRBC 28

identifikace v ZÚR JMK	identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	zvláště chráněná území	zajištění propojení
K 140MH	NK10	PP Červené stráně PP Oleksovické vřesoviště PP Pekárka PP Šidlovy skalky PR Nad řekami PR Velká skála Údolí Jihlavy (CZ0614134) Červené stráně (CZ0622181) Řeka Rokytná (CZ0623819) Krumlovský les (CZ0624064)	K 162 T – hranice kraje
K 140T	NK10	PP Biskoupská hadcová step PP Pustý mlýn PR Nad řekami PR Velká skála Údolí Jihlavy (CZ0614134)	K 137 T – hranice kraje
K 142N	NK10	PR Oskovec PR Oskovec II Strážnická Morava (CZ0624068) Nedakonický les (CZ0724107) Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (CZ0621025)	K 142V – hranice kraje
K 142V	NK18	PP Osypané břehy PR Oskovec PR Oskovec II Strážnická Morava (CZ0624068) Očov (CZ0624071) Soutok-Podluží (CZ0624119) Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (CZ0621025)	NRBC 109 – hranice kraje
K 153MB	NK22	CHKO Bílé Karpaty Čertoryje (CZ0624072) Karpaty (CZ0724090) Bílé	NRBC 98 – NRBC 99
K 154T	NK21	CHKO Bílé Karpaty PP Háj u Lipova PR Hloží Čertoryje (CZ0624072)	NRBC 98 – hranice kraje
K 155	NK20	CHKO Bílé Karpaty Čertoryje (CZ0624072)	NRBC 98 – hranice kraje
K 155T	NK20	CHKO Bílé Karpaty Čertoryje (CZ0624072)	NRBC 98 – hranice kraje
K 157T	NK16	PP Špidláky Hodonínská doubrava (CZ0624070) Kuntínov (CZ0624101) Čejkovické Špidláky (CZ0624116) Hovoransko-Čejkovicko (CZ0621026)	NRBC 108 – NRBC107

identifikace v ZÚR JMK	identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	zvláště chráněná území	zajištění propojení
K 158T	NK17	CHKO Pálava Niva Dyje (CZ0624099) Kuntínov (CZ0624101) Pálava (CZ0621029)	NRBC 106 – K 157T
K 159T	NK19	PP Kameníky PR Liščí vrch Kameníky (CZ0620006) Skalky u Sedlece (CZ0620048) Milovický les (CZ0624100) Pálava (CZ0621029)	NRBC 106 – hranice kraje
K 160T	NK24	CHKO Pálava Milovický les (CZ0624100) Pálava (CZ0621029)	NRBC 106 – NRBC 2013
K 161N	NK15	CHKO Pálava NPP Kalendář věků NPR Lednické rybníky PR Věstonická nádrž Valtrovický luh (CZ0620181) Baštinský potok (CZ0623022) Jevišovka (CZ0623041) Trávní dvůr (CZ0623046) Meandry Dyje (CZ0624001) Niva Dyje (CZ0624099) Soutok-Podluží (CZ0624119) Jaroslavické rybníky (CZ0621031) Soutok-Tvrdonicko (CZ0621027) Lednické rybníky (CZ0621028) Pálava (CZ0621029) Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny (CZ0621030)	NRBC 109 – NRBC 28
K 161V	NK15	CHKO Pálava NPR Lednické rybníky PR Věstonická nádrž Dyjské svahy (CZ0620003) Lednice-zámek (CZ0623016) Baštinský potok (CZ0623022) Jevišovka (CZ0623041) Meandry Dyje (CZ0624001) Niva Dyje (CZ0624099) Soutok-Podluží (CZ0624119) (CZ0621032) Podyjí Jaroslavické rybníky (CZ0621031) Soutok-Tvrdonicko (CZ0621027) Lednické rybníky (CZ0621028) Pálava (CZ0621029) Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny (CZ0621030)	NRBC 109 – NRBC 28

identifikace v ZÚR JMK	identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	zvláště chráněná území	zajištění propojení
K 162T	NK15	Jevišovka (CZ0623041) Tvořihrázský les (CZ0624106)	NRBC 105 – K 139T
K 164MH	NK13	PR Bílý kříž Údolí Dyje (CZ0624095)	NRBC 28 – hranice kraje
K 164T	NK13	PR Bílý kříž PR U doutné skály Údolí Dyje (CZ0624095)	NRBC 28 – hranice kraje
K 165MH	NK14		NRBC 28 – NRBC 29
K JM01MB	NK14	CHKO Moravský kras PR Skelná huť Moravský kras (CZ0624130)	NRBC 2012 – hranice kraje
K JM02MH	NKJ02	Jedlový les a údolí Rokytné (CZ0610179)	NRBC 29 – hranice kraje
K JM03MH	NKJ03	Lapikus (CZ0620204) Tvořihrázský les (CZ0624106)	
K JM04T	NKJ04	CHKO Pálava PP Růžový kopec Baštinský potok (CZ0623022) Pálava (CZ0621029)	NRBC 2013 – NRBC 105
K JM05T	NKJ05	NPP Váté písky PP Pánov PP Vypálenky Bzenecká střeňnice (CZ0620073) Vypálenky (CZ0623031) Hodonínská doubrava (CZ0624070) Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (CZ0621025)	NRBC 108 – hranice kraje

Plochy pro regionální biocentra:

identifikace v ZÚR JMK	identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	název	zvláště chráněná území
RBC 1808	RC081	Alexovice	PP Pekárka Pekárka (CZ0622175)
RBC 231	RC040	Baba	
RBC 13	RC154	Babí lom	Věteřovská vrchovina (CZ0620103)
RBC 233	RC036	Babí lom	PR Babí lom
RBC 208	RC050	Bayerova	PR Bayerova Luční údolí (CZ0624129)
RBC 52	RC105	Bohutický les	
RBC 215	RC073	Bosonožský hájek	PR Bosonožský hájek Bosonožský hájek (CZ0624094)
RBC 361	RC119	Bradlo	PR Moravanské lúky Chřiby (CZ0724091)

identifikace v ZÚR JMK	identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	název	zvláště chráněná území
RBC 232	–	Březina	PP Březina
RBC JM08	RCJ08	Březina	
RBC 362	RC120	Bučín	
RBC JM17	RCJ17	Buková	CHKO Moravský kras Moravský kras (CZ0624130)
RBC 1537	RC016	Bukovice	
RBC JM12	RCJ12	Bukovinky	CHKO Moravský kras Moravský kras (CZ0624130)
RBC 78	RC177	Búrová	CHKO Bílé Karpaty NPR Zahrady pod Hájem NPR Jazevčí NPP Búrová Bílé Karpaty (CZ0724090)
RBC 1963	RC064	Býnov	
RBC 243	RC042	Cacovická Svitava	
RBC JM33	RCJ33	Cornštejn	Údolí Dyje (CZ0624095)
RBC 27	RC149	Časkov	
RBC 205	RC051	Černov	
RBC 210	RC070	Černovický hájek	PR Černovický hájek PP Rájecká tůň
RBC 542	RC092	Černý les	
RBC 244	RC033	Červená	
RBC 48	RC138	Červené vrchy	
RBC 209	RC039	Čihadlo	CHKO Moravský kras PR Čihadlo Moravský kras (CZ0624130)
RBC 642	RC236	Daleká	
RBC JM35	RCJ35	Deblinek	Tvořihrázský les (CZ0624106)
RBC JM14	RCJ14	Dolní Lhota	
RBC 204	RC053	Doubrava	
RBC JM06	RCJ06	Doubravník	
RBC 32	RC122	Drnholecký luh	Drnholecký luh (CZ0623799) Baštinský potok (CZ0623022)
RBC 31	RC125	Dunajovické vrchy	NPP Dunajovické kopce Dunajovické kopce (CZ0622218)
RBC 275	R008	Duraně	PR Durana
RBC JM37	RCJ37	Dvorská	
RBC 1984	RC118	Dyjákovice	
RBC JM26	RCJ26	Fitrale	
RBC JM11	RCJ11	Gadišina	
RBC 1820	RC046	Galaška	
RBC JM04	RCJ04	Habří	

identifikace v ZÚR JMK	identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	název	zvláště chráněná území
RBC 1543	RC043	Hády	CHKO Moravský kras NPR Hádecká planinka PP Obřanská stráž PP Velká Klajdovka Moravský kras (CZ0624130) Jižní svahy Hádů (CZ0624236)
RBC 81	RC172	Háj	PR Háj u Louky
RBC 26	RC164	Hájek-Ochozy	Vrbický hájek (CZ0620055) Hovoransko-Čejkovičko (CZ0621026)
RBC 49	RC136	Hák	
RBC 241	RC032	Hamerská	
RBC JM16	RCJ16	Harbechy	CHKO Moravský kras Moravský kras (CZ0624130)
RBC 291	RC025	Havlov	PP Trenckova rokle Loučka (CZ0623324) Trenckova rokle (CZ0625020)
RBC 284	RC022	Hersica	PP Hersica
RBC 36A	RC075	Hevlín 1	
RBC 36B	RC037	Hevlín 2	
RBC 230	RC041	Holedná	PP Pekárna Hobrtanky (CZ0623807)
RBC 265	RC012	Holíkov	
RBC JM13	RCJ13	Holštejn	CHKO Moravský kras PR Bílá voda Moravský kras (CZ0624130)
RBC 1542	RC044	Hornek	CHKO Moravský kras PR Velký Hronek PP U Staré Vápenice Moravský kras (CZ0624130)
RBC 235	RC035	Hořický hřbet	
RBC 280	RC015	Chlum	
RBC JM29	RKJ29	Ivančice	
RBC 288	RC019	Jahodná	
RBC 38	RC116	Jaroslavický rybník	Meandry Dyje (CZ0624001) Jaroslavické rybníky (CZ0621031)
RBC 76	RC175	Jasenová	Jasenová (CZ0624066)
RBC 79	RC178	Jazevčí	CHKO Bílé Karpaty NPR Jazevčí Bílé Karpaty (CZ0724090)
RBC 363	RC155	Jelení skok	PR Jelení skok PR Coufavá PR U Nového hradu Údolí Svitavy (CZ0624132)

identifikace v ZÚR JMK	identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	název	zvláště chráněná území
RBC JM53	RCJ53	Jezírka	Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (CZ0621025)
RBC 341	RC163	Kapánsko	Kapánsko (CZ0620177)
RBC 1806	RC078	Ketkovice	PR Údolí Oslavy a Chvojnice Údolí Oslavy a Chvojnice (CZ0614131)
RBC 202	RC047	Klučenice	
RBC 75	RC 174	Kobylí hlava	PR Kobylí hlava Kobylí hlava (CZ0722201)
RBC 229	RC077	Kocoury	
RBC 217	RC076	Kopaniny	
RBC 543	RC098	Kopka	PR Suché skály Suché skály (CZ0612149)
RBC 16	RC161	Koryto	Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (CZ0621025)
RBC 222	RC087	Koválov	Řeka Rokytá (CZ0623819)
RBC 1983	RC115	Krhovice	Meandry Dyje (CZ0624001)
RBC JM31	RCJ31	Krumlovský les	
RBC 1895	RC146	Křepice	
RBC 1540	RC002	Křetín	
RBC 7	RC130	Křivé jezero-Pastvisko	CHKO Pálava NPR Křivé jezero NPR Lednické rybníky NPP Pastvisko u Lednice PP Květné jezero PP Jezírko Kutnar Milovický les (CZ0624100) Niva Dyje (CZ0624099) Pálava (CZ0621029)
RBC 282	RC005	Křižánek	
RBC 24	RC148	Kuntínov	PR Zázmoníky PR Velký Kuntínov PR Nosperk PR Hrádek PP Jesličky Kuntínov (CZ0624101)
RBC 58	RC170	Kútky	CHKO Bílé Karpaty PR Kútiky Čertoryje (CZ0624072)
RBC 242	RC027	Květnice	Květnice (CZ0624065)
RBC 281	RC013	Lebeďák	PP Lebeďák
RBC JM24	RCJ24	Letonické Hájky	
RBC 1962	RC084	Lidunka	Krumlovský les (CZ0624064)
RBC 216	RC074	Líchy	

identifikace v ZÚR JMK	identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	název	zvláště chráněná území
RBC 62	RC179	Liščí bouda	CHKO Bílé Karpaty Bílé Karpaty (CZ0724090)
RBC 53	RC109	Litobratřice	
RBC 1564	RC028	Loučky	
RBC 61	RC180	Machová	CHKO Bílé Karpaty PR Machová Bílé Karpaty (CZ0724090)
RBC 33	RC123	Malá lada	
RBC 234	RC038	Malužín	PR Malužín Údolí Svitavy (CZ0624132)
RBC 1539	RC097	Meandry Svitavy	
RBC 219	RC139	Medlovský mlýn	
RBC 51A	–	Mezi rybníky	PR Šumický rybník Šumické rybníky (CZ0623027)
RBC 539	RC095	Mezižlebí	PR Tisová stráž Údolí Dyje (CZ0624095)
RBC 188	RC066	Milonický les	NPP Malhotky PR Hašky PP Roviny Černecký a Milonický hájek (CZ0624062)
RBC 12	RC156	Mistřín	
RBC 5	RC168	Mlýnky	CHKO Bílé Karpaty Čertoryje (CZ0624072)
RBC JM30	RCJ30	Moravské Bránice	PP Červené stráně Červené stráně (CZ0622181)
RBC JM49	RCJ49	Na Hradisku	
RBC 276	RC006	Na kopaninách	
RBC JM02	RCJ02	Nad Amerikou	
RBC JM05	RCJ05	Nad horou	PR Nad horou
RBC JM51	RCJ51	Nad Jarohněvickým rybníkem	
RBC JM20	RCJ20	Nad Mokerskou nádrží	Sivický les (CZ0620037)
RBC 51B	RC106	Nad Šumickým potokem	
RBC 1869	RC102	Němčičky	PP Výrovické kopce Výrovické kopce (CZ0620056)
RBC JM45	RCJ45	Neugrund	
RBC 6	RC129	Niva Dyje	Niva Dyje (CZ0624099)
RBC 1880	RC060	Nivky	
RBC 47	RC144	Nosislav	PP Nosislavská zátočina
RBC 1535	RC127	Nový rybník	CHKO Pálava Skalky u Sedlece (CZ0620048) Pálava (CZ0621029)

identifikace v ZÚR JMK	identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	název	zvláště chráněná území
RBC 1885	RC052	Oběšený	
RBC 3	RC162	Očovský les	PP Očovský les Očov (CZ0624071)
RBC JM01	RCJ01	Ochoz	
RBC JM18	RCJ18	Ochoz	CHKO Moravský kras Moravský kras (CZ0624130)
RBC 60	RCJ76	Ochoza	CHKO Bílé Karpaty
RBC 18	RC157	Olšiny	Bzenecká stělnice (CZ0620073) Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (CZ0621025)
RBC JM27	RCJ27	Omický les	
RBC 1821	RC055	Opatovické stráně	
RBC 20	RC160	Oskovec	PR Oskovec PR Oskovec II PR Osypané břehy Strážnická Morava (CZ0624068) Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (CZ0621025)
RBC 1960	RC031	Ostrá	
RBC JM46	RCJ46	Otnice	
RBC 197	RC063	Oupaly	
RBC JM50	RCJ50	Padělký	
RBC 37	RC114	Palice	Meandry Dyje (CZ0624001)
RBC 15	RC162	Pánov	Hodonínská doubrava (CZ0624070)
RBC 299	RC001	Panský les	PP V Jezdinách Panský les-Jezdiny (CZ0622174)
RBC 196	RC062	Pavlovice	PR Ve žlebčách
RBC 263	RC011	Pavlovský dvůr	PR Pavlovské mokřady
RBC JM34	RCJ34	Peksův Mlýn	
RBC 292	RC023	Pernštejn	
RBC 1728	RC094	Petrovy skály	Údolí Dyje (CZ0624095)
RBC 221	RC086	Pipele	
RBC 214	RC 235	Pisárky	PP Údolí Kohoutovického potoka Pisárky (CZ0623808)
RBC JM52	RCJ52	Písky	
RBC 45	RC134	Plačkův les	PR Plačkův les a říčka Šatava Vranovický a Plačkův les (CZ0620084)
RBC 279	RC014	Pod Hamrem	
RBC 1886	RC010	Pod Švancarkou	PP Horní Bělá PR Pod Švancarkou
RBC JM23	RCJ23	Podbřežice	
RBC JM22	RCJ22	Podhora	

identifikace v ZÚR JMK	identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	název	zvláště chráněná území
RBC JM15	RCJ15	Pokojná	CHKO Moravský kras Moravský kras (CZ0624130)
RBC 54	RC111	Poštovna	
RBC 46	RC135	Pouzďřany	NPR Pouzdřanská step-Kolby Pouzďřanská step-Kolby (CZ0624060)
RBC 193	RC067	Pracký kopec	
RBC JM44	RCJ44	Pravlov	
RBC 190	RC151	Prostřední vrch	
RBC JM38	RCJ38	Přerovský vrch	
RBC 1804	RC090	Přešovice	Řeka Rokytná (CZ0623819)
RBC 643	RC091	Pulkov	Jedlový les a údolí Rokytné (CZ0610179)
RBC 886	RC104	Pustý hrad	
RBC 211	RC141	Rajhradská bažantnice	
RBC 50	RC124	Rákosinky	
RBC 207	RC049	Rakovec	PR Rakovec
RBC 206	RC048	Rakovecké údolí	Rakovecké údolí (CZ0620245)
RBC 218	RC082	Réna	
RBC 28	RC145	Rumunská bažantnice	Rumunská bažantnice (CZ0620158)
RBC 1726	RC096	Růžový vrch	PR Růžový vrch Údolí Dyje (CZ0624095)
RBC 194	RC068	Santon	PP Santon PP Velatická slepencová stráň
RBC JM28	RCJ28	Silůvky	
RBC 14	RC132	Sinaj	
RBC 10	RC128	Skalky	CHKO Pálava Skalky u Sedlece (CZ0620048)
RBC 1961	RC142	Slámová	
RBC JM41	RCJ41	Slaniskový kopec	
RBC JM32	RCJ32	Slatina	Rakšické louky (CZ0623365) Řeka Rokytná (CZ0623819)
RBC JM25	RCJ25	Slavkov	Slavkovský zámecký park a aleje (CZ0623025)
RBC 1805	RC085	Slepencové stráně	NPR Krumlovsko-rokytenské slepence Krumlovsko-Rokytnské slepence (CZ0624128) Řeka Rokytná (CZ0623819)
RBC 1563	RC029	Slunečná	PR Slunečná
RBC 1894	RC137	Smolín	
RBC 1819	RC007	Smržovec	
RBC 287	RC024	Sokolí skála	PR Sokolí skála Sokolí skála (CZ0620191)
RBC 238	RC071	Soutok Svatky a Svitavy	Modřické rameno (CZ0620010)
RBC 23	RC147	Starovičky	

identifikace v ZÚR JMK	identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	název	zvláště chráněná území
RBC JM36	RCJ36	Stošikovice	Jevišovka (CZ0623041)
RBC 187	RC065	Strabišov	NPR Strabišov-Oulehla Strabišov-Oulehla (CZ0624069)
RBC 283	RC003	Strážný	
RBC 213	RC072	Střelický les	PP Střelický les
RBC 22	RC167	Sudoměřický potok	CHKO Bílé Karpaty
RBC 1727	RC099	Suchá	Údolí Dyje (CZ0624095)
RBC 30	RC108	Suchý potok	
RBC 74	RC173	Sv. Antonínek	
RBC 29	RC126	Svatý kopeček	CHKO Pálava PR Svátý kopeček Svatý kopeček u Mikulova (CZ0624234) Pálava (CZ0621029)
RBC JM09	RCJ09	Sychrov	
RBC 286	RC021	Sýkoř	PR Pod Sýkořskou myslivnou PP Sýkoř PP Horní Židovka PP Synalovské kopaniny
RBC 1545	RC150	Šinkvický dvůr	
RBC 1823	RC058	Široká	
RBC JM07	RCJ07	Štěpánovice	
RBC JM47	RCJ47	Štureň	Ochůzky-Nedánov (CZ0620169)
RBC 540	RC093	Šumenský hvozd	
RBC 220	RC083	Tábor	NPR Krumlovsko-rokytenské slepence PP Budkovické slepence Krumlovsko-Rokytnské slepence (CZ0624128) Řeka Rokytná (CZ0623819)
RBC JM48	RCJ48	Tabulka	
RBC 228	RC079	Templštejn	PR Velká skála PP Pustý mlýn Údolí Jihlavy (CZ0614134)
RBC 195	RC061	Terešov	
RBC 80	RC169	Travičná	CHKO Bílá skála Čertoryje (CZ0624072)
RBC 35	RC121	Trávní dvůr	Trávní dvůr (CZ0623046)
RBC 41	RC117	U Hrádku	
RBC 290	RC017	U Krkaté báby	
RBC 189	RC153	U Lednice	
RBC 43	RC110	U Náhonu	Jevišovka (CZ0623041)
RBC 289	RC018	U tabule	
RBC 1822	RC057	Údolí Ferdinandského potoka	

identifikace v ZÚR JMK	identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	název	zvláště chráněná území
RBC 227	RC152	Údolí Horácka	
RBC 1807	RC080	Údolí Jihlavy	Údolí Jihlavy (CZ0614134)
RBC 200	RC045	Údolí Řičky	CHKO Moravský kras NPP Jeskyně Pekárna PR Údolí Řičky Moravský kras (CZ0624130)
RBC 258	RC059	Údolí Velké Hané	PP Údolí Velké Hané
RBC JM40	RCJ40	Uherčická bažantnice	
RBC JM42	RCJ42	Úlehla	
RBC 56	RC113	Únanovka	Tvořihrázský les (CZ0624106)
RBC 1892	RC090	Úsobrnské údolí	
RBC 223	RC088	Valův mlýn	Řeka Rokytná (CZ0623819)
RBC 17	RC158	Váté písky u Bzence	PP Vojenské cvičiště Bzenec Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (CZ0621025)
RBC JM03	RCJ03	Velenov	
RBC 203	RC054	Velká Haná	
RBC 57	RC101	Venclov	
RBC 44	RC131	Věstonická nádrž	PR Věstonická nádrž PP Betlém PP Dolní mušovský luh Mušovský luh (CZ0624103) Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny (CZ0621030)
RBC 224	RC089	Vilímkův mlýn	Řeka Rokytná (CZ0623819)
RBC 42	RC103	Višňové	Mikulovický les (CZ0620101)
RBC 201	RC069	Vítovické údolí 1	
RBC JM21	RCJ21	Vítovické údolí 2	
RBC 199	RC056	Vojenská	
RBC 1956	RC026	Vrbka	
RBC 342	RC133	Vrkoč	PR Věstonická nádrž PP Dolní mušovský luh PP Betlém Mušovský luh (CZ0624103)
RBC 536	RC100	Vyhlička	PR Podhradské skály Údolí Dyje (CZ0624095)
RBC 55	RC107	Vyhlička	
RBC 191	RC143	Výhon	
RBC 240	RC030	Výří skály	
RBC JM43	RCJ43	Za Hrabalem	
RBC JM19	RCJ19	Zadní Hády	CHKO Moravský kras Moravský kras (CZ0624130)
RBC 1985	RC112	Zámecký vrch	

identifikace v ZÚR JMK	identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	název	zvláště chráněná území
RBC 19	RC159	Zarazický výkaz	Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (CZ0621025)
RBC 21	RC166	Zásada - Gebart	Očov (CZ0624071)
RBC 1538	RC004	Zboněk	
RBC 236	RC034	Zlobice	PP Zlobice Zlobice (CZ0620120)
RBC 59	RC171	Zrubenec	CHKO Bílé Karpaty Čertoryje (CZ0624072)
RBC JM10	RCJ10	Žabovřesky	
RBC 1536	RC020	Žďárná	PP Hrušín Sokolí skála (CZ0620191)
RBC 212	RC140	Želešický hájek	
RBC JM39	RCJ39	Žlutý kopec	Hochberk (CZ0620005)

Koridory pro regionální biokoridory:

identifikace v ZÚR JMK	Identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	zvláště chráněná území	zajištění propojení
RK 91	RK071	PR Suché skály Suché skály (CZ0612149)	RBC 543 – hranice kraje
RK 92A	RK070	PR U Doutné skály Údolí Dyje (CZ0624095)	K 164T – RBC JM34
RK 92B	RK070		RBC JM34 – hranice kraje
RK 97	RK069	Údolí Dyje (CZ0624095)	K 164T – hranice kraje
RK 106	RK086		RBC 191 – RBC 1895
RK 106A	RK072		RBC 51A – RBC 51B
RK 106B	RK072	PP Šidlovy skalky	K 140 MH – RBC 51B
RK 107	RK092		RBC 30 – RK 106A
RK 108	RK093		RBC 30 – RBC 53
RK 111A	RK073		RBC JM43 – RBC 1894
RK 111B	RK073		RBC JM43 – RBC 51A
RK 112 A	RK095		NRBC 105 – RBC 53
RK 112 A	RK094		RBC 53 – RBC 33
RK 113	RK088		PBC 1961 – RBC 47
RK 114A	RK089	PP Knížecí les Knížecí les (CZ0623800)	RBC 47 – RBC JM40
RK 114B	RK089	Vranovický a Plačkův les (CZ0620084)	RBC JM40 – RBC 45
RK 114C	RK089	Vranovický a Plačkův les (CZ0620084)	RBC JM40 – RBC 45
RK 114D	RK089	PP Nosislavská zátočina	RBC 47 – RBC JM40
RK 115A	RK090	PR Plačkův les a říčka Šatava Vranovický a Plačkův les (CZ0620084)	RBC 45 – RBC 342

identifikace v ZÚR JMK	Identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	zvláště chráněná území	zajištění propojení
RK 115B	RK090		RBC 45 – RBC 342
RK 116A	RK091		RBC JM39 – NRBC 107
RK 116B	RK091	Pouzďranská step-Kolby (CZ0624060)	RBC 46 – RBC JM39
RK 117	RK074		RBC 1894 – RBC 48
RK 118	RK096	Jevišovka (CZ0623041)	RBC 43 – NRBC 105
RK 119	RK097	Božické rybníky (CZ0623798)	NRBC 105 – RBC 41
RK 120	RK098		RBC 41 – RBC 38
RK 121	RK099		NRBC 2015 – RBC 38
RK 122	RKJ03	Jevišovka (CZ0623041)	K 161N – NRBC 105
RK 124	RK102	CHKO Pálava PP Růžový kopec PR Turoid Turoid (CZ0624098) Svatý kopeček u Mikulova (CZ0624234) Pálava (CZ0621029)	K JM04T – RBC 29
RK 127	RK085		RBC 1895 – NRBC 107
RK 129	RK106	Věteřovská vrchovina (CZ0620103)	NRBC 93 – RBC 13
RK 130	RK105		RBC 13 – RBC 12
RK 131A	RK104		RBC 12 – RBC JM51
RK 131B	RK104	Hodonínská doubrava (CZ0624070)	RBC JM51 – K 157T
RK 138	RK107	CHKO Bílé Karpaty	K 142N – RBC 22
RK 139	RK103	Niva Dyje (CZ0624099)	RBC 6 – NRBC 2011
RK 141	RK108	CHKO Bílé Karpaty	K 155 – RBC 22
RK 143	–	Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (CZ0621025)	RBC 19 – hranice kraje
RK 149	RK118		RBC 75 – hranice kraje
RK 150	RK117	Jasenová (CZ0624066)	RBC 75 – RBC 76
RK 151	RK116	CHKO Bílé Karpaty PP Borky Jasenová (CZ0624066) Bílé Karpaty (CZ0724090)	RBC 76 – RBC 78
RK 152	RK115	CHKO Bílé Karpaty Bílé Karpaty (CZ0724090)	RBC 78 – RK 151
RK 153	RK113	CHKO Bílé Karpaty Bílé Karpaty (CZ0724090)	RBC 78 – RBC 79
RK 154	RK114	CHKO Bílé Karpaty Bílé Karpaty (CZ0724090)	NRBC 99 – RBC 79
RK 155	RK112	CHKO Bílé Karpaty Bílé Karpaty (CZ0724090)	RBC 61 – RBC 79
RK 167	RK109	CHKO Bílé Karpaty Čertoryje (CZ0624072)	RBC 5 – RBC 58
RK 168	RK110	CHKO Bílé Karpaty Čertoryje (CZ0624072)	RBC 58 – RBC 59

identifikace v ZÚR JMK	Identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	zvláště chráněná území	zajištění propojení
RK 169	RK111	CHKO Bílé Karpaty Čertoryje (CZ0624072)	RBC 59 – hranice kraje
RK 530	RK068		RBC 642 – hranice kraje
RK 533	RK067	Řeka Rokytná (CZ0623819)	RBC 643 – RBC 1804
RK 1383	RK013		RBC 1539 – hranice kraje
RK 1384	RK012	PP Park Letovice	RBC 1539 – RBC 1538
RK 1387	RK037		RBC 299 – RBC 1540
RK 1388	RK002		RBC 1540 – RBC 283
RK 1391	RK016		RBC 1819 – hranice kraje
RK 1392	RK015		RBC 276 – RBC 1819
RK 1393A	RK014		RBC 282 – RBC JM02
RK 1393B	RK014		RBC 276 – RBC JM02
RK 1397	RK022	Loučka (CZ0623324)	RBC 291 – hranice kraje
RK 1398	RK023	Loučka (CZ0623324)	RBC 291 – RBC 1956
RK 1399	RK024		RBC 1956 – K 128MB
RK 1403	RK025		RBC 292 – RBC JM05
RK 1408	RK003	PR Louky pod Kulíškem	RBC 284 – RBC 283
RK 1409	RK004	PR Hrádky Údolí Chlébského potoka (CZ0620132)	NRBC 62 – RBC 284
RK 1410	RK005	PP Horní Židovka PP Pilský rybníček	RBC 286 – RBC 289
RK 1411	RK006	PP Krkatá bába	RBC 290 – RBC 289
RK 1412	RK007		RBC 290 – RBC 1537
RK 1413	RK011		RBC 282 – RBC 283
RK 1414	RK010		RBC 1538 – RBC 281
RK 1415	RK018		RBC 279 – RBC 281
RK 1416A	RK019	Údolí Svitavy (CZ0624132)	RBC JM14 – RBC 363
RK 1416B	RK019		RBC 279 – RBC JM14
RK 1417A	RK017		RBC 282 – RBC JM04
RK 1417B	RK017		RBC JM04 – RBC 281
RK 1418	RK009		RBC 280 – RBC 281
RK 1419	RK008		RBC 235 – RK 1418
RK 1420	RK020		RBC 1537 – RBC 235
RK 1421	RK027		RBC 236 – RBC 290
RK 1422	RK034		RBC 281 – RBC 265
RK 1432	RK032		RBC 1892 – hranice kraje
RK 1433A	RK035	PR Vratíkov	RBC 265 – RBC JM03
RK 1433B	RK035	PR Skály	RBC JM03 – hranice kraje
RK 1437	RK036		RBC 263 – hranice kraje
RK 1448	RK040		RBC 199 – hranice kraje
RK 1456	RK032		RBC 244 – hranice kraje

identifikace v ZÚR JMK	Identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	zvláště chráněná území	zajištění propojení
RK 1457	RK031		RBC 244 – RBC 241
RK 1458	RK038		RBC 244 – hranice kraje
RK 1459	RK167		propojení reg. biocenter mimo území kraje
RK 1463	RK026		K 128MB – K 128MH
RK 1464	RK030		RBC 241 – RBC 1960
RK 1465	RK029		K 128 MB – RBC 1960
RK 1466	RK028		NRBC 30 – RBC 236
RK 1467	RK021		RBC 235 – K 129MH
RK 1468A	RK051	PR Malužín Moravský kras (CZ0624130) Údolí Svitavy (CZ0624132)	RBC 363 – RBC 234
RK 1468B	RK051	PP Kněžnice PR Malužín Údolí Svitavy (CZ0624132)	RBC 363 – RK 1501
RK 1468C	RK051	CHKO Moravský kras PP Kněžnice Údolí Svitavy (CZ0624132)	NRBC 31 – RK 1501
RK 1469	RK053	PP Obřanská stráž Moravský kras (CZ0624130)	RBC 243 – RBC 1543
RK 1470	RK054		RBC 243 – RBC 210
RK 1471	RK058	PP Mniší hora	K 139MH – RBC 230
RK 1472	RK059	Hobrtenky (CZ0623807)	RBC 215 – RBC 230
RK 1473	RK057		RBC 230 – RBC JM10
RK 1474	RK060		RBC 215 – K 139 MB
RK 1479	RK061	PR Údolí Oslavy a Chvojnice Údolí Oslavy a Chvojnice (CZ0614131)	RBC 1806 – RBC 229
RK 1480A	RK062		RBC JM 29 – RBC 229
RK 1480B	RK062	Řeka Rokytná (CZ0623819)	RBC JM29 – RBC JM30
RK 1481	RK066	Řeka Rokytná (CZ0623819)	RBC 1804 – RBC 224
RK 1482	RK065	Řeka Rokytná (CZ0623819)	RBC 224 – RBC 223
RK 1483	RK064	Řeka Rokytná (CZ0623819)	RBC 223 – RBC 222
RK 1484	RK168		RBC 214 – RK 1472
RK 1485	RK056		RBC JM10 – RBC 238
RK 1486	RK078	Modřické rameno (CZ0620010)	RBC 238 – RBC 211
RK 1487	RK077		RBC 211 – RBC 1961
RK 1488	RK080	PP Střelická bažinka Střelická bažinka (CZ0623366)	RBC 216 – RBC 213
RK 1489	RK079		RBC 213 – RBC 212
RK 1491A	RK076		RBC JM45 – RBC 212
RK 1491B	RK075		RBC JM45 – RBC 48
RK 1492	RK038		RBC JM45 – RBC 1961

identifikace v ZÚR JMK	Identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	zvláště chráněná území	zajištění propojení
RK 1493	RK063	Krumlovský les (CZ0624064)	RBC 1962 – RBC 220
RK 1494	RK055		RBC 238 – RBC 210
RK 1495	RK048		NRBC 31 – RBC 208
RK 1496	RK047		RBC 208 – RBC 207
RK 1497	RK041		RBC 204 – RBC 203
RK 1498A	RK043	CHKO Moravský kras Rakovecké údolí (CZ0620245)	RBC 205 – RBC JM22
RK 1498B	RK043		K 132MH – RBC JM22
RK 1499	RK044	Rakovecké údolí (CZ0620245)	RBC 200 – RBC 1820
RK 1500	RK045	Moravský kras (CZ0624130)	RBC 1820 – RBC 206
RK 1501	RK050	CHKO Moravský kras PP Kněžnice Moravský kras (CZ0624130) Údolí Svitavy (CZ0624132)	RBC 234 – RBC 209
RK 1502	RK049	CHKO Moravský kras Moravský kras (CZ0624130)	NRBC 31 – RBC 209
RK 1503A	RK046	CHKO Moravský kras PR U Brněnky Moravský kras (CZ0624130)	RBC 1543 – RBC JM19
RK 1503B	RK046	CHKO Moravský kras PR Zadní Hády Moravský kras (CZ0624130)	RBC JM19 – RBC 1542
RK 1504A	RK052	PP Kněžnice Moravský kras (CZ0624130) Údolí Svitavy (CZ0624132)	RBC 1543 – RK 1501
RK 1504B	RK052	Moravský kras (CZ0624130)	RBC 1543 – RK 1501
RK 1505	RK042		K 131MB – RBC 204
RK 1506	RK119		RBC 1822 – RBC 1823
RK 1508	RK170		RBC 197 – hranice kraje
RK 1509	RK081		RBC 197 – RBC 1963
RK 1510	RK087		RBC 28 – RBC 191
RK 1511	RK084		RBC 28 – RBC 1545
RK 1513	RK082		RBC 188 – RBC 1963
RK 1514	RK083	Černecký a Milonický hájek (CZ0624062)	RBC 188 – NRBC 93
RK JM001	RK062	PP Bouchal	RBC 229 – K 140T
RK JM002	RKJ18		RBC1807 – RK 1480B
RK JM003	RKJ17	PP Biskoupská hadcová step PP Pustý mlýn PR Nad řekami Údolí Jihlavy (CZ0614134)	RBC 228 – RBC 1807
RK JM004	RKJ26		RBC 219 – RBC 49
RK JM005	RKJ29	Mušovský luh (CZ0624103)	RBC 49 – RBC 342

identifikace v ZÚR JMK	Identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	zvláště chráněná území	zajištění propojení
RK JM006	RKJ20	PP Červené stráně Červené stráně (CZ0622181)	RBC JM30 – RBC JM44
RK JM007	RKJ21		RBC JM44 – RBC 219
RK JM008	RKJ27		RBC 48 – RBC JM42
RK JM009	RKJ28		RBC JM42 – RBC 49
RK JM010	RKJ30	Vranovický a Plačkův les (CZ0620084)	RBC JM41 – RBC 46
RK JM011	RK075	PP Nové hory Nové hory (CZ0620011)	RBC 1961 – RBC 191
RK JM012	RKJ19	PP Budkovické slepence Řeka Rokytná (CZ0623819) Krumlovsko-Rokytnské slepence (CZ0624128)	RK 1480B – RBC 220
RK JM013	RKJ22	NPR Krumlovsko-rokytnské slepence Řeka Rokytná (CZ0623819) Krumlovsko-Rokytnské slepence (CZ0624128)	RBC 1805 – RBC 220
RK JM014	RKJ23	NPR Krumlovsko-rokytnské slepence Řeka Rokytná (CZ0623819) Krumlovsko-Rokytnské slepence (CZ0624128)	RBC 1805 – RBC JM32
RK JM015	RKJ24	Řeka Rokytná (CZ0623819)	RBC JM32 – K139T
RK JM016	RK169	Hobrtanky (CZ0623807)	RBC 230 – RBC 214
RK JM017	RKJ08		RBC JM08 – RBC 240
RK JM018	RKJ07		RBC JM08 – RBC JM07
RK JM019	RKJ06	PR Sokolí skála Sokolí skála (CZ0620191) Prudká (CZ0623329)	RBC 287 – RBC JM07
RK JM020	RKJ05	Sokolí skála (CZ0620191) Doubravník-kostel (CZ0623697)	RBC JM06 – RBC 287
RK JM021	RKJ05		NRBC 62 – RBC JM06
RK JM022	RKJ02		RBC JM01 – RK 1413
RK JM023	RKJ01		RBC JM01 – hranice kraje
RK JM024	RKJ03		RK 1418 – RBC 280
RK JM025	RKJ10	CHKO Moravský kras Moravský kras (CZ0624130)	RBC JM13 – RBC JM11
RK JM026	RKJ11	CHKO Moravský kras	RBC JM13 – RBC JM12
RK JM027	RKJ12	CHKO Moravský kras	NRBC 2012 – RBC JM12
RK JM028	RKJ13	CHKO Moravský kras	NRBC 2012 – RBC JM16
RK JM029	RKJ14	CHKO Moravský kras	NRBC 31 – RBC JM16
RK JM030	RKJ15	CHKO Moravský kras	RBC 209 – RBC JM17
RK JM031	RKJ16	CHKO Moravský kras	RBC JM17 – RBC JM18
RK JM032	RKJ09		RBC 240 – NRBC 30
RK JM033	RKJ25	PR Bílý kříž Údolí Dyje (CZ0624095)	RBC 536 – hranice kraje

identifikace v ZÚR JMK	Identifikace v koncepčním dokumentu ÚSES JMK	zvláště chráněná území	zajištění propojení
RK JM034	RKJ38	PP Výrovické kopce Výrovické kopce (CZ0620056) Jevišovka (CZ0623041)	RBC 1869 – RBC JM36
RK JM035	RKJ39		RBC JM36 – RBC 43
RK JM036	NK15		RBC 36A – RBC 36B
RK JM037	RK101		K JM04T – RBC JM38
RK JM038	RK091	PP Lange Wart	RBC JM38 – hranice kraje
RK JM039	RKJ40	CHKO Pálava PP Kienberg Milovický les (CZ0624100) Svatý kopeček u Mikulova (CZ0624234) Pálava (CZ0621029)	NRBC 106 – RBC 29
RK JM040	RKJ41	CHKO Pálava Pálava (CZ0621029)	NRBC 2011 – RBC 1535
RK JM041	RKJ32		RBC JM26 – RBC JM25
RK JM042	RKJ35	PP Mrazový klín	RBC JM25 – RBC JM24
RK JM043	RKJ34	PP Mechovkový útes PR Stepní stráž u Komořan	RBC JM23 – RBC JM24
RK JM044	RKJ35		RBC JM24 – RBC 188
RK JM045	RKJ37		NRBC 93 – RBC JM50
RK JM046	RKJ36		RBC JM50 – RBC 187
RK JM047	RKJ42		RK 130 – RBC JM52
RK JM048	RKJ43	PR Písečný rybník Písečný rybník (CZ0623021) Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (CZ0621025)	RBC JM52 – RBC JM53
RK JM049	RKJ44	Vracovská doubrava (CZ0620027) Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví (CZ0621025)	RBC JM53 – RBC 18
RK JM050	RKJ45	CHKO Bílé Karpaty Čertoryje (CZ0624072)	RBC 5 – RBC 59
RK JM051	RKJ46	CHKO Bílé Karpaty Bílé Karpaty (CZ0724090)	RBC 79 – RBC 62
RK JM052	RKJ48	CHKO Bílé Karpaty Bílé Karpaty (CZ0724090)	NRBC 99 – RBC 78
RK JM053	RKJ47	CHKO Bílé Karpaty Bílé Karpaty (CZ0724090)	RBC 78 – RBC 79

G.4.4. Územní rezervy

(k bodu 265)

ZÚR JMK v souladu s § 36 stavebního zákona, vymezují územní rezervy dopravní a technické infrastruktury. Zákon definuje územní rezervy jako: „plochy a koridory vymezené s cílem stanovit jejich využití, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit. V územní rezervě jsou zakázány změny

v území, které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit. Změnit územní rezervu na plochu nebo koridor umožňující stanovené využití lze jen na základě aktualizace zásad územního rozvoje“.

Dopravní infrastruktura

Silniční doprava

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

(k bodům 266 – 267)

D43 Troubsko / Ostrovačice – Kuřim (RDS01)

Dálnice D43 v úseku Troubsko / Ostrovačice – Kuřim (přede dnem nabytí účinnosti zákona č. 268/2015 Sb. – R43) je v širších souvislostech součástí kapacitního propojení dálnice D1 a OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno s připravovanou dálnicí D35 (Liberec – Olomouc – Hranice) a rozvojovou osou OS8 na území Pardubického kraje. V evropských souvislostech, v souladu s Nařízením evropského parlamentu a rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí, je dálnice D43 zařazená do sítě TEN-T Comprehensive, u které se mimo jiné předpokládá dokončení sítě a odstranění úzkých míst do r. 2050.

Z hlediska koncepce silniční dopravy v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno je dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim (– Lysice) součástí třístupňové ochrany města Brna (I. D43 + JZT + D52/JT, II. VMO + radiály; III. MMO), navrhované v ÚP města Brna.

V minulosti byla pro tento úsek zpracována řada studií, hodnocení a prověřovacích dokumentací, jejichž cílem bylo vyhledat dopravně účinný koridor pro vedení této kapacitní silnice s návazností na dálnici D1 v prostoru západně od Brna. Na základě výsledků studií a řady projednávání byla sledována výsledná poloha kapacitní silnice R43 v úseku Troubsko (D1) – Kuřim ve stopě „německé dálnice“, tzv. **var. „Bystrcká“**. V březnu 2006 bylo firmou Adias zpracováno dopravně – technické posouzení, které prověřovalo variantu vedenou v poloze Boskovické brázdy – **var. „Bítýšská“**.

Následně byly tyto dvě základní varianty rozšířené o **var. „Optimalizovanou MŽP“** vedenou rovněž v poloze Boskovické brázdy. Návrh této varianty vychází ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“ (Ing. Jiří Kalčík, Projektové středisko, červen 2009), pořízené MŽP ČR.

Za základní varianty, rozhodující pro posuzování, vzájemné porovnávání a výběr výsledné varianty, lze považovat dálnici D43 ve dvou základních polohách a to Bystrcké a Boskovickou brázdou. Přepравní účinnost variant D43, byla, mimo jiných záměrů a jejich variant, předmětem oborového podkladu pořízeného Jihomoravským krajem pro účely ZÚR JMK „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ – etapy A, B, C (Urbanismus, architektura, design – studio, s. r. o., PK Ossendorf, s. r. o; 2014) – model 2014. Na základě dohodnutého postupu prací v rámci zpracování oborového podkladu bylo sestaveno čtrnáct scénářů uspořádání dálniční a silniční sítě na území Jihomoravského kraje, z nichž byly následně agregovány 4 základní koncepční scénáře, tj. A – D. Tyto koncepční scénáře A – D představují čtyři základní koncepční přístupy, tedy čtyři ucelené (vzájemně srovnatelné) koncepce cílového uspořádání sítě ve čtyřech rozdílných kombinacích záměrů na dálniční a silniční síti, jež simulují jak rezortní koncepci, tak alternativní koncepce či záměry, které byly v minulosti variantně prověřovány, nebo předkládány různými občanskými a ekologickými iniciativami. Podrobnější informace k jednotlivým koncepčním scénářům včetně schémat

a rámcových výsledků jejich hodnocení jsou uvedené v předchozí části *kap. G. textové část Odůvodnění ZÚR JMK (Dopravní infrastruktura, část Silniční doprava) – (k bodu 73)*.

Souhrnné výsledky hodnocení variant dálnice D43 v koncepčních scénářích:

- **V koncepčním scénáři A** (bez D43) se ukazuje, že předpokládaná intenzita dopravy na stávající silnici I/43 v úseku Sebranice – Brno, VMO v r. 2035+ vykazuje v dílčích úsecích následující hodnoty: Česká – Kuřim: 55,9 tis. voz. / 24 hod., Kuřim – Lipůvka: 32,7 tis. voz. / 24 hod., Lipůvka – Černá Hora: 22,9 – 21,8 tis. voz. / 24 hod., Černá Hora – Sebranice: 20,5 – 21,3 tis. voz. / 24 hod., což přesahuje kapacitu stávající dvoupruhové komunikace a měla by být realizována v kategorii vyšší.
- **V koncepčních scénářích B a D** (D43 v poloze Boskovickou brázdou – var. „Bítýšská“ a var. „Optimalizovaná MŽP“) se ukazuje, že oddálená poloha D43 od města Brna vykazuje ve své trase v r. 2035+ nízké intenzity dopravy: 12 – 14 tis. voz. / 24 hod., což ji neopravňuje z hlediska ČSN 736101 zařadit do sítě kapacitních silnic. Je však nutno podotknout, že i přes relativně nízké intenzity dochází na dopravní síti Brna k poklesu počtu vozidel, a to do 20% na vybrané síti spojující sever a jih.
- **V koncepčním scénáři C** (D43 v poloze Bystrcké – varianta „Bystrcká“) D43 v přibližné poloze vykazuje ve své trase v r. 2035+ vysokou dopravní účinnost – intenzita dopravy: 27,5 – 30,3 tis. voz. / den. U této varianty je patrný významný pozitivní efekt především na VMO v Brně, kde dochází k úbytku dopravy v řádech kolem 20 % a na vstupních radiálách i nad 20 %, což je pro urbanizované území velkým přínosem.

Výsledky modelu 2014 (modelové zatížení výhledové sítě a hodnocení koncepčních scénářů) ukazují jednoznačnou spjatost všech záměrů z hlediska dopravních vazeb a vzájemného přenášení přepravních toků na navazující síť a to především v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (prioritně varianty obchvatu Kuřimi, I/43 Kuřim – Brno, VMO, JZT, R52/JT, JVT a další), kde dochází k vysoké koncentraci radiálně zaústěných komunikací, vlastní dopravy a nároků na prostorové roznesení převažující zdrojové a cílové dopravy do celého komunikačního systému.

Případná nerealizace dálnice D43 kromě jiného přináší značně riziko pro celou širší oblast a související síť pozemních komunikací. K nadměrné zátěži by došlo na silniční síti především v oblasti města Kuřimi v důsledku významných každodenních přepravních vztahů Tišnovsko – Brno a na radiálním tahu silnice I/43 v úseku Brno – Kuřim – Lipůvka.

V komplexním vyhodnocení vycházejícím ze vzájemného porovnání koncepčních scénářů A – D z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ v rámci a z hlediska ekonomické návratnosti investice ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na dopravní síti, stanovil oborový podklad jako nejúčinnější koncepční scénář označený C, který představuje základní koncepční scénář uplatňovaný v návrhu ZÚR JMK. Tento koncepční scénář připouští dílčí podvarianty, případně etapová řešení a jejich možné kombinace. ZÚR JMK ve smyslu výsledného koncepčního scénáře (koncepční scénář C, tj. D43 – var. Bystrcká v kombinaci se scénářem D, tj. D43 – var. „Bítýšská“ a var. „Optimalizovaná MŽP“) vymezuje dálnici D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim ve dvou základních polohách a to Bystrcké a Boskovickou brázdou, včetně dílčích podvariant. Var. „Bystrcká“ a var. „Bítýšská“ (RDS01-A, RDS01-B) v MÚK Kuřim-sever a var. „Optimalizovaná MŽP“ v MÚK Kuřim-východ navazují na varianty dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice (RDS34-A, RDS34-B).

V průběhu prací na ZÚR JMK se ukázalo, že o výběru výsledné varianty D43 v úseku D1 – Kuřim nelze jednoznačně rozhodnout i přesto, že výsledky oborového podkladu (model 2014) z hlediska přepravní

účinnosti jednoznačně naznačují výhodnost D43 vedené v poloze Bystrcké – var. „Bystrcká“. Jednoznačná spjatost stávající sítě a všech záměrů jak v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno tak v zastavěném území města Brna, funkce dálnice D43 společně s dalšími záměry jako součást systému tříступňové ochrany města Brna, vzájemné ovlivňování přepravní účinnosti dopravní sítě při výběru dílčích variant D43 a jejich kombinací, vysoká míra urbanizace území i vysoké riziko kumulace vlivů na životní prostředí a lidské zdraví v tomto vysoce zatíženém příměstském prostoru přivedly projektanta k závěru, že nelze v úrovni ZÚR jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty D43 v úseku D1 – Kuřim. ZÚR JMK z tohoto důvodu ukládají zpracování územní studie – podrobněji o územní studii viz *kap. G.9. textové části Odůvodnění ZÚR JMK*.

Z výše uvedených důvodů ZÚR JMK vymezují všechny tři varianty, tj. „Bystrckou“, „Bítýšskou“ a „Optimalizovanou MŽP“ v úseku Troubsko / Ostrovačice (D1) – Kuřim jako územní rezervy. Rozhodnutí o výsledné variantě D43 v úseku D1 – Kuřim ZÚR JMK podmiňují podrobným prověřením, v souladu s § 30 stavebního zákona zpracováním územní studie. Územní studie je v ZÚR JMK vymezena v ploše jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, včetně města Brna – podrobněji viz *kap. G.9. textové části Odůvodnění ZÚR JMK*.

Rozhodnutí o výsledné variantě dálnice D43 v úseku dálnice D1 – Kuřim je prioritní potřebou, kterou současně potvrzují i zjištění v ÚAP JMK 2015. Kapacita stávajícího dopravního systému v metropolitní rozvojové oblasti přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy a způsobuje zhoršování podmínek pro rozvoj území. Na to reaguje i časový harmonogram pořízení územní studie jako podkladu pro aktualizaci ZÚR JMK; cílem je zahájit a dokončit studii co nejdříve.

Územní rezervy pro dálnici D43 Troubsko / Ostrovačice – Kuřim pro varianty „Bystrckou“ (**RDS01-A**), „Bítýšskou“ (**RDS01-B**), „Optimalizovanou MŽP“ (**RDS01-C**) s podvariantami **RDS01-C/Z** (západní obchvat Veverské Bítýšky) a **RDS01-C/J** (jižní poloha v úseku Chudčice – Knínice) jsou vymezeny v šířce 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy s minimální šířkou 250 m (šíře ochranného pásma dálnice, tj. 2 × 100 m od osy krajního jízdního pruhu + rezerva) tak, aby byla zajištěna dostatečná rezerva pro možné prověření polohy a celkového uspořádání dotčeného území pro umístění záměru v rámci vymezeného koridoru. Základní charakteristika jednotlivých variant je uvedena v následující části.

D43 Troubsko / Ostrovačice – Kuřim, var. Bystrcká (RDS01-A)

Koridor územní rezervy navazuje na dálnici D1 – MÚK Troubsko, pokračuje ve stopě bývalé „německé dálnice“ přes Bystrc, západně míjí Kuřim a napojuje se na navazující úsek dálnice D43 Kuřim – Lysice ve variantě „Německé“ (**RDS34-A**) v MÚK Kuřim-sever.

Poloha koridoru územní rezervy v úseku Troubsko / Ostrovačice – Kuřim, ve variantě „Bystrcké“ (**RDS01-A**) vychází z předpokladu, že se tento úsek vedle převedení dálkové dopravy současně významným způsobem začleňuje do funkce distributora vnitroaglomerační dopravy. Poloha koridoru velmi dobře vyhovuje jak pro odvedení tranzitní dopravy mimo jádrové území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a mimo vlastní Brno, tak pro rozvedení zdrojové a cílové dopravy mimo vnitřní komunikační systém města. Celý dopravní systém v této koncepci dle podkladů v podrobnosti ZÚR je schopen se maximálně podílet na tříступňovém ochranném systému města Brna, který by měl v tomto sektoru dle výsledků oborového podkladu (model 2014) rovnoměrně rozdělit dopravu mezi dálnici D43, VMO (silnici I/42).

D43 Troubsko / Ostrovačice – Kuřim, var. Bítýšská (RDS01-B)

D43 Troubsko / Ostrovačice – Kuřim, var. Optimalizovaná MŽP (RDS01-C)

Obě varianty dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim jsou vedeny v poloze Boskovickou brázdou.

Koridor dálnice D43 ve variantě „Bítýšské“ (RDS01-B) je veden od dálnice D1 – MÚK Ostrovačice východně od Veverské Bítýšky do prostoru Čebína a severozápadně od Kuřimi, kde se napojuje do MÚK Kuřim-sever společně s dálnicí D43 ve var. „Bystrcké“, odkud pokračuje navazující úsek D43 Kuřim – Lysice ve var. „Německé“.

Varianta „Optimalizovaná MŽP“ (RDS01-C) vzešla ze studie pořizované MŽP. Varianta je podle pořizovatele a zpracovatele této studie navržena jako skutečný obchvat nejen města Brna, ale míjí ve větším odstupu všechna další sídla v dotčeném území. Varianta „Optimalizovaná MŽP“ v úseku D1 (MÚK Ostrovačice) – Kuřim, východ až na drobné prostorové odchylky sleduje koridor varianty „Bítýšské“ s tím rozdílem, že východní obchvat Veverské Bítýšky je navržen ve vztahu k obytnému území šetrněji, s tunelovým úsekem pod masivem Břenčák o délce cca 1,200 km a alternativně bez tunelu v poloze západního obchvatu Veverské Bítýšky (RDS01-C/Z). Alternativa západní je oproti východnímu vedení o téměř 2,5 km delší a vyžaduje náročnější technické řešení. Jako alternativa var. „Optimalizované MŽP“ je v krátkém úseku Chudčice – Knínice vymezena územní rezerva pro jižní polohu dálnice (RDS01-C/J). Ta představuje pouze drobné zkrácení trasy s úpravou její geometrie. Tato alternativa není pro rozhodování o výsledné variantě významná, je pouze alternativou, doporučenou k prověření v podrobnějším detailu v územní studii.

Koncepce variant vedených v poloze Boskovickou brázdou (tj. var. „Bítýšská“ a var. „Optimalizovaná MŽP“) vychází z požadavku oddálení nadřazeného dopravního tahu do větší vzdálenosti od městského prostoru Brna. Oddálená poloha dálnice D43 až za Přírodní park Podkomorské lesy má vhodnější polohu pro obchvatovou funkci, avšak má významně omezenou schopnost přenést a rozdělit dopravu zdrojovou a cílovou vázanou na aglomeraci města Brna, která ve směru sever – jih značně převažuje.

(k bodům 268 – 269)

Dálnice D43 Kuřim – Lysice (RDS34)

Dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice plynule navazuje na dálnici D43 v úseku D1 – Kuřim. V návrhu ZÚR JMK pro společné jednání ve smyslu § 37 stavebního zákona byl tento úsek řešen ve třech variantách a vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Pro zhodnocení dopravního vytížení a efektivity dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice s dopadem do navazující sítě lze využít výsledky oborového podkladu (model 2014). Intenzita dopravy pro r. 2035+ pro varianty D43 v úseku Kuřim – Lysice dosahuje hodnoty 22,5 tis. voz. / 24 hod., z toho 3,7 tis. těžkých nákladních voz. / 24 hod. Vzhledem ke geografické blízkosti variant není pro rozhodování o výběru výsledné varianty rozhodující vytíženost dálnice v dané variantě, neboť tyto rozdíly jsou zanedbatelné (model 2014 proto simuloval výhledový stav pouze jedinou polohu D43 a to ve variantě „Německé“). Z výsledků je možné potvrdit jednoznačnou potřebnost kapacitní silnice, která ve všech variantách bude vždy vykazovat dostatečnou vytíženost a tedy ekonomickou návratnost investice. Dálnice D43 řeší kritickou dopravní situaci na stávající I/43 v úseku Černá Hora – Kuřim s očekávaným částečným zklidněním dopravy na stávajících průjezdech sídly Lipůvka, Lažany a Černá Hora. Realizace dílčího úseku dálnice D43 zajistí potřebnou kapacitu příslušné části dopravní cesty pro dálkovou i zdrojovou a cílovou dopravu a umožní zkvalitnění přístupnosti a obsluhy přilehlého území

severního okraje OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno v návaznosti na OS9 rozvojovou osu Brno – Svitavy / Moravská Třebová.

Rozhodujícím kritériem pro výběr varianty koridoru D43 Kuřim – Lysice jsou především výsledky hodnocení navrhované dálnice jako celku v úseku dálnice D1 – Kuřim – Lysice (– Sebranice – hranice kraje). Výsledky modelu 2014 potvrzují, že rozhodující je stabilizace a realizace D43 v celém úseku Lysice – dálnice D1. Z výsledků modelu 2014 pro podvariantu C3, kdy je simulována realizace D43 pouze v úseku hranice kraje – Lysice – Kuřim a dále je napojena ve směru na Brno prostřednictvím jižního obchvatu Kuřimi s napojením na stávající I/43 (tzn. že není realizován úsek D43 mezi Kuřimi a dálnicí D1), vyplývají následující zjištění:

„Ukončení D43 severně od Brna a zavedení veškeré dopravy prostřednictvím stávající I/43 do městského komunikačního systému je tou „nejhorší“ variantou řešení daného problému jako cílového stavu. Zcela fatální dopady bude mít tato varianta na prostor Svitavské radiály (I/43), ulici Hradeckou a především na VMO Brno (silnici I/42) v západním a jihozápadním sektoru. Zde intenzity dosahují velmi vysokých hodnot s negativním dopadem jak do okolí komunikací, tak i do vlastní kapacity systému. Po naplnění kapacity VMO je riziko postupného přenesení části vnitroměstské dopravy z VMO na vnitřní systém města Brna, i když tato doprava by za předpokladu realizace D43 v úseku Kuřim – dálnice D1 VMO využívala.“ Ukončení D43 v Kuřimi lze především pro město Brno hodnotit jako velmi negativní z dopravně inženýrského i technického hlediska. Z hlediska časového je nezbytná přednostní realizace úseku D1 – Kuřim před realizací úseku Kuřim – Lysice; riziko převedení dopravy ve směru od severu prostřednictvím I/43 do vnitřního komunikačního systému města Brna a jeho zásadní přetížení se všemi negativními důsledky na kvalitu životního prostředí a lidského zdraví.

V návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ve smyslu § 39 stavebního zákona je vymezena dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice ve variantách „Německé“ (**RDS34-A**) a „Optimalizované MŽP“ (**RDS34-B**) jako územní rezerva. O výsledné variantě bude rozhodnuto v aktualizaci ZÚR JMK na základě prověření variant D43 v úseku D1 – Kuřim v rámci uložené územní studie. Výběr výsledné varianty D43 a její polohy v nejproblematictější úseku D1 – Kuřim do značné míry ovlivňuje výběr varianty a polohu navazujícího úseku D43 Kuřim – Lysice. To je dáno především potřebou zajištění prostorových návazností obou dálničních úseků, plynulostí trasy v normativních technických parametrech, přepravní účinnosti celého úseku D1 – Kuřim – Lysice i potřebnou vazbou na silniční síť nižšího řádu (poloha MÚK).

Podnětem pro zařazení dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice do územní rezervy je dohoda k vypořádání stanoviska MŽP ze dne 11. 01. 2016 a požadavek stanovený v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05. 01. 2016 vydaného podle § 10 g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (stanovisko SEA).

Ministerstvo ve stanovisku SEA uvádí, že: *„V případné realizaci D43 ve směru od severu s provizorním zakončením u města Kuřimi, bez odpovídající návaznosti dalšího úseku jižním směrem k dálnici D1, MŽP spatřuje riziko dalšího vystupňování dopravní zátěže ve městě Brně a jeho širším okolí.“* V požadavcích stanoviska SEA se proto ukládá vymezení koridoru pro záměr D43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice tudíž nebude v ZÚR JMK vymezen dříve, než dojde k vymezení D43 v úseku D1 – Kuřim. Výběr varianty koridoru D43 v úseku Kuřim – Lysice zároveň ovlivní navázání koridoru dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice západně od Kuřimi.

Převedení koridoru D43 v úseku Kuřim – Lysice do územní rezervy současně umožňuje v rámci územní studie prověřit kombinaci variant D43 v úsecích D1 – Kuřim a Kuřim – Lysice a nalézt z nich nejvhodnější kombinaci. Následně v rámci aktualizace ZÚR JMK bude koridor D43 v úseku D1 – Lysice vymezen v návrhové části.

D43 Kuřim – Lysice; varianta „Německá“ (RDS34-A)

Vymezení koridoru **RDS34-A** D43 Kuřim – Lysice ve variantě „Německá“ vychází ze zpracovaných dokumentací: „Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2006), „Aktualizace technické studie Rychlostní silnice R43 v úseku Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 10/2006) a z podrobné technické studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012), zpracované na základě stanoviska MŽP k posouzení vlivů provedení záměru R43 Kuřim – Svitávka na životní prostředí.

Koridor vychází z MÚK Kuřim, prochází mezi obcemi Drásov a Malhostovice. V prostoru bezprostředně souvisejícím s EVL Malhostovické kopečky je na základě stanoviska MŽP k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a v souladu s návrhem studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012) veden v oddálené poloze od EVL Malhostovické kopečky. Koridor přechází přes přírodní památku Krkatá Bába, v projektové dokumentaci je tento úsek technicky řešen estakádou nad přírodní památkou s vyloučením potenciálního střetu. Dále koridor východně míjí obec Žernovník, ve východní poloze se vyhýbá přírodní památce Čtvrťky za Bořím a končí mimoúrovňovou křižovatkou MÚK Lysice. Návaznost na nižší silniční síť a obsluhu území v úseku Kuřim – Lysice zajišťují dvě mimoúrovňové křižovatky, a to: MÚK Kuřim-sever (napojení silnice II/385 v koridoru severního obchvatu Kuřimi) a MÚK Lysice (napojení silnice II/377, návazně I/43). Poloha MÚK Lysice byla upřesněna při zpracování studie „Rychlostní silnice R43 Kuřim – Svitávka“ (HBH Projekt, s. r. o., 2012). Oproti jižnější poloze, tj. MÚK Černá Hora, která byla navrhována v předchozích projektových dokumentacích, je MÚK Lysice více oddálená od zastavěného území a umožňuje napojení na silnici I/43 s využitím stávající silnice II/377 bez nutnosti budování nového silničního přivaděče.

D43 Kuřim – Lysice; varianta „Malhostovická“ – dále nesledovaná varianta

Varianta „Malhostovická“ (DS01-B) v úseku Kuřim – Lysice byla sledovaná v návrhu ZÚR JMK pro společné jednání ve smyslu § 37 stavebního zákona. Na základě stanovisek dotčených orgánů a připomínek veřejnosti, které směřovaly převážně k podpoře var. „Německé“ nebo „Optimalizované MŽP“ a na základě výsledků hodnocení SEA, kde tato varianta byla oproti variantám D43 „Německé“ a „Optimalizované MŽP“ hodnocena jako nejméně příznivá, byla varianta „Malhostovická“ z dalšího sledování vypuštěna. ZÚR JMK uplatňují princip omezení rozsahu území, které má být dlouhodobě územně hájeno pro takové varianty, které prokazatelně nemají předpoklad výsledné varianty.

D43 Kuřim – Lysice; varianta „Optimalizovaná MŽP“ (RDS34-B)

Vymezení koridoru pro variantu „Optimalizovanou MŽP“ vychází ze studie „Optimalizace trasy R43 v úseku D1 – Kuřim – Černá Hora“ (Ing. Kalčík, 2009), porízené Ministerstvem životního prostředí.

Koridor vychází z křižovatky MÚK Kuřim, obce Lipůvka a Lažany míjí západně, Újezd u Černé Hory východně a v krátkém úseku před Černou Horou se dostává do společného koridoru s variantou „Německou“ – **RDS34-A**. Koridor **RDS34-B** končí shodně s variantou **RDS34-A** v MÚK Lysice. Návaznost na silniční síť nižšího řádu a obsluhu území zajišťují shodně dvě mimoúrovňové křižovatky, a to: MÚK Kuřim-východ (napojení silnice II/385, návazně I/43) a MÚK Lysice (napojení silnice II/377, návazně I/43).

Šířka vymezené územní rezervy pro obě varianty dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice je 400 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy dotčených obcí s možným zúžením na min. šířku 250 m. Pro plochy mimoúrovňových křižovatek je vymezena plocha kruhu o poloměru 400 m mimo zastavěné území a zastavitelné plochy s možným zúžením na min. poloměr kruhu 200 m. Toto vymezení s prostorovou rezervou dává dostatečné předpoklady pro případné prověřování trasy a koordinaci v rámci vymezené územní rezervy.

(k bodům 270 – 271)

D55 MÚK Hodonín, východ (RDS02)

Mimoúrovňová křižovatka Hodonín, východ, je součástí dálnice D55 vymezené jako kapacitní silnice R55 v politice územního rozvoje, postupně realizované a připravované ve směru od Zlínského kraje k Rohatci a dále jako dostavba polovičního profilu k již realizované I/55 do Břeclavi. MÚK Hodonín, východ umožňuje zachování stávajícího napojení severní části Hodonína na dálnice D55 včetně návaznosti silnice II/432 ve směru na Ratíškovice a Milotice.

Zpracovaná technicko-ekonomická studie „Rychlostní silnice R55 v úseku Staré Město – Břeclav“ (HBH Projekt, s. r. o., 2014) původně dlouhodobě sledovanou MÚK vypustila a to z důvodů především podnormativní vzdálenosti křižovatek v prostoru Hodonína (navrženy další dvě MÚK) a v dalších úsecích D55, vyžadující výjimku MV ČR z normy. MÚK je jako součást kapacitní silnice obsažen v ÚAP JMK 2015.

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

Plochy a koridory nadmístního významu

(k bodům 272 – 275)

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

D1 Slatina – Holubice, zkapacitnění včetně MÚK (RDS05)

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

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

ZÚR JMK pro oba záměry vymezují územní rezervy v šířce 300 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy (šíře ochranného pásma dálnice, tj. 2 × 100 m od osy krajního jízdního pruhu); vzhledem k pouhému rozšíření minimálně v šířce 100 m. V případě úseku Kývalka – hranice kraje (– Velká Bíteš) (RDS04) dále s územní rezervou pro přestavbu MÚK Ostrovačice v kruhu o poloměru 400 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy, minimálně s poloměrem kruhu 200 m tak, aby byla zajištěna dostatečná rezerva pro možné rozšíření a celkového uspořádání dotčeného území.

V případě rozšíření dálnice D1 v úseku Slatina – Holubice (**RDS05**), který je z hlediska dopravního zatížení srovnatelný s úsekem Kývalka – Brno, západ, sledovaný v ZÚR JMK v návrhu, je vymezení územní rezervy zdůvodněno širšími souvislostmi. Původně navrhované rozšíření dálnice v tomto úseku, včetně přestavby MÚK a umístění nové MÚK pro napojení sídel a rozvojového území jižně od dálnice D1, vyplývalo z původní koncepce rozvoje území a funkce dříve sledované jihovýchodní tangenty (JVT) s napojením na dálnici D1 (MÚK Tvarožná). Vzhledem k tomu, že rozvojové záměry tohoto prostoru jsou v současné době přehodnocovány, mění se i funkce dříve sledované JVT. V návrhu ZÚR JMK je jako prodloužení silnice II/152 rozdělena na dva úseky, a to jako veřejně prospěšná stavba Obchvat, Chrlic, prodloužení II/152 (**DS24**) a jako územní rezerva Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152 (**RDS32**). Naopak je sledována taková strategie, aby rozvojové aktivity v tomto prostoru byly co nejvíce zpřístupněny od dálnice D1 a dále nezatěžovaly v podélné ose území mezi dálnicemi D1 a D2. I když pro rozšíření dálnice D1 byla zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí, Jihomoravský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy v důsledku výše uvedené změny koncepce rozvoje území bude možnosti rozšíření dálnice prověřovat znovu, přičemž se bude nově prověřovat připojení Černovické terasy, řešení MÚK Brno-Slatina, MÚK Tvarožná, využití dálnice D1 pro příměstskou dopravu včetně napojení Šlapanic. Pro ochranu území, v němž bude rozšíření dálnice D1 prověřováno, byla vymezena územní rezerva **RDS05**.

Problematika celého prostoru, včetně prověření potřeb přestavby a umístění MÚK na dálnici D1 v úseku Slatina – Holubice pro zpřístupnění a obsluhu území jižně od dálnice s návazností na silniční síť nižší kategorie, bude podrobněji řešena v rámci územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

(k bodům 276 – 279)

D2 MÚK Velké Němčice (RDS06)

D2 MÚK Lanžhot (RDS07)

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

MÚK Velké Němčice (RDS06) – ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro novou dálniční křižovatku MÚK Velké Němčice v úseku mezi stávajícími MÚK Blučina a MÚK Hustopeče, vzdálené od sebe 14,0 km. MÚK Velké Němčice v návaznosti na silnici II/425 umožní zpřístupnění a obsluhu přilehlého území a sídel OS10 rozvojové osy (Katowice –) hranice Polsko / ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (– Bratislava) z dálnice D2 a vytvoří podmínky pro vyšší využívání dálnice pro rozvoj území a každodenní zdrojové a cílové přepravní vztahy, vázané na OB3 metropolitní rozvojovou oblast Brno a město Brno.

MÚK Lanžhot (RDS07) – ZÚR JMK dále vymezují územní rezervu pro novou dálniční křižovatku MÚK Lanžhot v úseku mezi stávající MÚK Břeclav a hranicí ČR / SR (vzdálenost cca 12,0 km). MÚK Lanžhot v návaznosti na silnici II/424 umožní zpřístupnění a obsluhu přilehlého území rozvojové osy OS10 v příhraničním prostoru, především sídel Lanžhot, Kostice, Týnec z dálnice D2. Napojení okrajového území na dálnici D2 zvýší atraktivitu území pro jeho možný ekonomický rozvoj a umožní zklidnění průjezdné dopravy v sídlech při silnici II/424 Moravská Nová Ves – Lanžhot. Tento záměr není obsažen v ÚAP JMK 2015, vznikl jako požadavek zadání prověřit reálnost MÚK od obce Kostice.

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

(k bodům 280 – 281)

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

Jihozápadní tangenta (JZT) byla v souvislosti s rozvojem celého jihozápadního a jižního segmentu urbanizovaného prostoru města Brna dlouhodobě prověřována řadou studií (dopravně urbanistická studie „Rychlostní silnice R43 Jihozápadní tangenta Troubsko – Blučina, HBH Projekt s. r. o. 2003“), koncepčních scénářů a zátěžových modelů („Územní studie v oblasti jihozápadně města Brna“; UAD, s. r. o. & PK Ossendorf, s. r. o.). V těchto studiích a v širších souvislostech JZT představovala kapacitní propojení jihozápadního segmentu mezi dálnicemi D1 a D52 v kategorii silnice I. třídy, s tím, že současně zajišťovala převedení D52 mimo stávající ulici Vídeňská na dálnici D1 a zprostředkovávala tak kontinuální propojení kapacitní sítě republikového významu.

V nadmístních souvislostech a koncepčních scénářích s přímou návazností na dálnici D43 ve variantě „Bystrcké“ (MÚK Troubsko), případně s využitím dílčího úseku dálnice D1 s návazností na dálnici D43 ve stopě „Bítýšské“ (MÚK Ostopovice), v jižním prostoru s návazností na D52/JT a dálnici D2 s pokračováním v koridoru prodloužení silnice II/152 s obchvatem Chrlic byla JZT respektována jako součást systému třístupňové ochrany města Brna.

Novým koncepčním prvkem oproti původně sledovaným koncepcím vázaným na funkci JZT, je v ZÚR JMK navrhované propojení dálnice D52 ve směru od jihu s dálnicí D1 prostřednictvím koridoru D52/JT Rajhrad – dálnice D2 (MUK Chrlice II) vedeného v upravené poloze jižní tangenty navazující v MÚK Rajhrad na již realizovanou D52, v MÚK Chrlice II na dálnici D2, u které se navrhuje zkapacitnění až po MÚK Brno-jih s vazbou na dálnici D1. Průchodnost územím a technická realizovatelnost tohoto řešení potvrdila zpracovaná technická studie „R52 – jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II“ (PK Ossendorf, s. r. o., 04/2015), kterou pořídilo MD v roce 2015 jako podklad pro ZÚR JMK.

Toto koncepční uspořádání zajišťuje přímé propojení dálniční sítě D52 – D2 – D1 mimo JZT s možným komplexním prověřením v širších souvislostech a rozhodováním o výhledové funkci a potřebnosti JZT v celém dálničním a silničním systému OB3 Brno, včetně možných variant zajištění systému třístupňové ochrany města Brna.

Dopravní vytížení a efektivita JZT v celém systému nadřazené sítě JMK byla pro potřeby ZÚR JMK prověřována v rámci dokumentace „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ – etapy A, B, C (Urbanismus, architektura, design – studio, s. r. o. & PK Ossendorf, s. r. o; 2014) – model 2014. Pro prověření účinnosti JZT jsou rozhodující především **koncepční scénář C** (D43 vedená v poloze Bystrcké) a **koncepční scénář D** (D43 vedená v poloze Boskovickou brázdou). Schémata základních souvisejících koncepčních scénářů a rámcové výsledky hodnocení jsou uvedené v předchozí části *kap. G. textové části Odůvodnění ZÚR JMK (Dopravní infrastruktura, část Silniční doprava)*.

Souhrnné výsledky hodnocení JZT v relevantních koncepčních scénářích:

- **V koncepčním scénáři C** se ukazuje, že propojení JZT v návaznosti na D43 v poloze Bystrcké a dále D52/JT v návaznosti na dálnici D2 a následně bývalou jihovýchodní tangentu vykazuje významné intenzity dopravy s patrným pozitivním vlivem především na VMO. V něm dochází k úbytku dopravy v rádech cca 20 % a na vstupních radiálách do Brna i nad 20 %.

- **V koncepčním scénáři D**, kdy je D43 vedená v oddálené poloze Boskovickou brázdou, se na JZT neprojevuje významný úbytek dopravy. Zvýšený efekt na dálnici D43 v úseku D1 – Kuřim v obou základních polohách má návaznosti JZT na D52/JT a následně na bývalou jihovýchodní tangentu.

Výsledky modelu 2014 (modelové zatížení výhledové sítě a hodnocení koncepčních scénářů ukazují jednoznačnou prostorovou a funkční spjatost všech záměrů z hlediska dopravních vazeb a vzájemného přenášení přepravních toků a to především v území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (prioritně D43 v úseku Kuřim – dálnice D1, D1, D52/JT, JZT a další), kde dochází k vysoké koncentraci radiálně zaústěných komunikací, vysoké intenzitě dopravy a rostoucím nárokům na prostorové roznesení převažující zdrojové a cílové dopravy do celého komunikačního systému.

JZT, její funkce či existence je velmi úzce spjata s variantami dálnice D43, s napojením na D52/JT a celkovým vytížením dálniční a silniční sítě jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno s ohledem na další fragmentaci krajiny i vysokou kumulaci stávajících i navrhovaných dopravních staveb a jiných záměrů, které dále zvyšují koncentraci dopadů automobilové dopravy na životní prostředí a lidské zdraví dotčeného území.

S ohledem na jednoznačnou spjatost stávající sítě a všech záměrů jak v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, tak v zastavěném území města Brna, s přihlédnutím k nové odlehčené funkci JZT, jež umožňuje zvažovat i její vypuštění, dále s ohledem na potřebu zajištění systému tříступňové ochrany města Brna i vysokému riziku kumulace vlivů na životní prostředí a lidské zdraví, projektant dospěl k závěru, že nelze v úrovni ZÚR jednoznačně rozhodnout o výběru výsledné varianty JZT, případně o její další funkci, kategorii či možném vypuštění. Z důvodu silné spjatosti celého dopravního systému jádrového území a citlivosti při vzájemném ovlivňování přepravní účinnosti, dopadů do území i vlivů na životní prostředí a lidské zdraví projektant dospěl k závěru, že JZT musí být posouzena komplexně, jako součást souboru staveb, ve větší podrobnosti než přísluší ZÚR, s dopracováním podrobnějších podkladů pro rozhodování a to v úrovni územní studie (podrobněji k územní studii – viz *kap. G.9. textové části Odůvodnění ZÚR JMK*). Z důvodu zachování územní ochrany pro možné vedení koridorů ZÚR JMK vymezují varianty JZT a to var. A „Modřická“: JZT Troubsko (D1) – Modřice (D52/JT), (**RDS08-A**) a var. B „Želešická“: JZT Troubsko (D1) – Modřice (D52/JT), (**RDS08-B**) jako územní rezervu do doby, než bude možné na základě výsledků územní studie rozhodnout o potřebnosti JZT, případně o výběru výsledné varianty a výhledové kategorie JZT. V následující části jednotlivě k dílčím variantám:

JZT Troubsko (D1) – Modřice (D52/JT) – var. A „Modřická“ – územní rezerva navazuje na dálnici D1 v MÚK Troubsko (územní rezerva), pokračuje jihovýchodním směrem, jižně od Ostopovic, mezi Nebovidy a Moravany a východně od Želešic se napojuje na koridor D52/JT (MÚK Modřice – územní rezerva jako součást koridoru D52/JT), vymezený na podkladě technické studie (PK Ossendorf, s. r. o., 2015).

JZT Troubsko (D1) – Modřice (D52/JT) – var. B „Želešická“ – územní rezerva navazuje na dálnici D1 v MÚK Troubsko (územní rezerva), pokračuje shodně s var. A jihovýchodním směrem, jižně od Ostopovic, mezi Nebovidy a Moravany. Odsud se odklání jižním směrem do prostoru Hajan a pokračuje v dílčím úseku jižním směrem k D52/JT, na kterou se napojuje shodně s var. A v MÚK Modřice (územní rezerva jako součást koridoru D52/JT).

Napojení obou variant JZT na D52/JT je shodně situováno do prostoru Modřic. Obě varianty jsou ve směru od dálnice D1 vedeny částečně ve stopě původní JZT, která se napojovala na D52 v prostoru Rajhradu, v úseku od Želešic a Modřic po D52/JT v upravených stopách, které představují kombinaci

zkrácených koridorů s využitím původně sledovaných dílčích úseků jižní tangenty ve var. Želešické a ve var. Modřické.

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

Je nutné konstatovat, že rozhodnutí o výsledném uspořádání komunikační sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno včetně rozhodnutí o variantě či potřebnosti JZT je prioritní potřeba, kterou současně potvrzují i zjištění v ÚAP JMK 2015 – kapacita stávajícího dopravního systému aglomerace přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy a to zejména v jižní části území a dochází k omezení jeho rozvoje.

(k bodům 282 – 283)

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

Silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany je součástí mezikrajského silničního tahu ve spojení Dráčov – Jindřichův Hradec – Třebíč – Brno. Intenzita dopravy na této silnici narůstá s blízkostí OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno. Stávající průjezd Rosicemi je kolizní a vyžaduje přestavbu. V Generelu dopravy JMK je přeložka silnice I/23 dlouhodobě sledovaná. Záměr je obsažen v databázi projektů Dopravní sektorové strategie, 2. fáze.

V návrhu ZÚR JMK pro společné jednání ve smyslu § 37 stavebního zákona byla vymezena územní rezerva pro dvě varianty silnice I/23 s obchvatem Rosic, tj. **Varianta severní (RDS09-A)** v trase severního obchvatu Rosic a **Varianta jižní (RDS09-B)** v trase jižního obchvatu Rosic. Obě varianty narážejí na problémy spojené s průchodností územím.

Krajský úřad JMK v roce 2014 zadal územní studii „Územní studie silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany“ (USB, s. r. o. Brno, 2015). Územní studie prověřila a korigovala dříve navržené trasy přeložek podle aktuálně změněných podmínek v území a komplexně obě varianty posoudila. Jako mírně výhodnější byla vyhodnocena varianta jižní. Na základě projednání územní studie v Rosicích byla městem a většinou dotčených obcí preferovaná varianta jižní, a to především proto, že neoddělí město od čtvrti Kamínky, kde se realizuje a navrhuje nová výstavba a že nebude zablokovan případný rozvoj města, který jednoznačně směřuje severním směrem.

Na základě výsledků projednání územní studie a s přihlédnutím k principu navrhopat v ZÚR JMK pouze taková řešení, která neblokují zbytečně území a která by mohla být využívána k jiným účelům, návrh ZÚR JMK pro veřejné projednání ve smyslu § 39 stavebního zákona vypouští variantu severního obchvatu a dále sleduje územní rezervu pouze pro jižní obchvat. Jižní obchvat je z hlediska realizovatelnosti značně technicky a investičně náročný, v současné době pravděpodobně bez prokazatelné ekonomické návratnosti. Reaguje však na úkol politiky územního rozvoje v kap. 7.4, v bodě (195), kde se ukládá úkol: „*prověření možností zlepšení průjezdnosti silnice České Budějovice – Jindřichův Hradec – Třebíč – D1, zejména řešením obchvatů měst a obcí. Na základě prověření zajistit územní ochranu pro zlepšení průjezdnosti vymezením koridorů pro dílčí změny trasy silnice (Zodpovídá: Jihočeský kraj, kraj Vysočina a Jihomoravský kraj)*“.

V uvedených souvislostech ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro výhledovou přeložku silnice I/23 Rosice – Zakřany v jižní poloze s napojením na dálnici D1 (MÚK Kývalka). Vymezení územní rezervy je v souladu se zpracovanou územní studií. V ZÚR JMK vymezený koridor standardní šířky 300 m, určený

pro umístění přeložky silnice I/23, bude možné v územních plánech upřesnit (zúžit) na základě detailní analýzy podmínek území.

Požadavek na územní vymezení silnice I/23 Rosice, přeložka včetně všech souvisejících staveb a koordinaci záměru je stanoveno v *kap. H.4. textové části ZÚR JMK* k řešení v ÚP Rosic.

(k bodům 284 – 285)

I/40 Sedlec, obchvat (RDS10)

Silnice I/40 v úseku Mikulov – Břeclav zajišťuje zpřístupnění a obsluhu příhraničního území a sídelní struktury mezi silnicemi I/52 (D52) a I/55 v koridoru obchvatu Břeclavi. ZÚR JMK navrhuje přestavbu okrajových úseků Mikulov – Sedlec a Břeclav – Sedlec jako veřejně prospěšné stavby. Nepříznivý průtah Sedlcem, vyžadující v rámci celkové přestavby tahu odstranění nepříznivých průtahů a úzkých hrdel, je navržen ve dvou variantách jako územní rezerva, vyžadující prověření podmínek možného průchodu územím.

I/40 Sedlec, obchvat – var. severní (RDS10-A) – územní rezerva vychází z dokumentace „Vyhledávací studie trasy silnice I/40 v úseku Břeclav – Valtice – Mikulov – Novosedly“ (Profi Jihlava, 1999). Po vyhlášení soustavy Natura 2000 se ukázalo, že trasa navrhovaná ve zmíněné dokumentaci zasahuje do okraje EVL Slanisko u Nesytu a vyžaduje podrobnější prověření možného řešení v poloze souběžně s železniční tratí tak, aby byly vyloučeny střety s EVL.

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

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

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

(k bodům 286 – 287)

I/43 Kuřim, jižní obchvat (RDS12)

Obchvat Kuřimi úzce souvisí s celkovým řešením a výsledným uspořádáním silniční sítě v širším prostoru Kuřimi s vazbou na navrhovanou dálnici D43 a radiální zaústění silnice I/43 do Brna s napojením na VMO.

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

Trasa navrhovaná ve zmíněné dokumentaci navazuje na stávající čtyřpruhovou silnici I/43 v prostoru České, západním směrem, částečně v tunelu, obchází vrch Šiberná, pokračuje za lokalitou plánované

zástavby u Sv. Jana, tunelem prochází pod územím PPK Baba a napojuje se na dálnici D43 ve stopě Bystrcké v prostoru Moravských Knínic.

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

Závěry hodnocení variant:

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

Návrh řešení silniční sítě v prostoru Kuřimi je úzce spjat s celkovým uspořádáním dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, kde dochází k vysoké koncentraci radiálně zaústěných komunikací, vysoké intenzitě dopravy a zvýšeným nárokům na prostorové roznesení převažující zdrojové a cílové dopravy do celého systému sítě pozemních komunikací. To potvrdily i výsledky modelování a hodnocení koncepčních scénářů (prioritně varianty D43 Kuřim – dálnice D1, I/43 Kuřim – Brno, VMO a další). Z toho důvodu ZÚR JMK v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno vymezují plochu, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*), jejíž součástí bude i prověření jižního obchvatu Kuřimi v návaznosti na všechny související záměry – k územní studii podrobněji – viz *kap. G.9. textové části Odůvodnění ZÚR JMK*.

I přes variantnost komplexního řešení silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno je nutné konstatovat, že rozhodnutí o výsledném invariantním řešení včetně obchvatu Kuřimi je prioritní potřeba, kterou současně potvrzují i zjištění v ÚAP JMK 2015, kdy kapacita stávajícího dopravního systému metropolitní rozvojové oblasti přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy (zejména v jižní části území) a způsobuje omezování jeho rozvoje.

Do doby podrobného a komplexního prověření a návrhu výsledného řešení v rámci uložené územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“, ZÚR JMK vymezují územní rezervu jižního obchvatu Kuřimi v šířce 300 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí za podmínky zachování minimální šířky koridoru 100 m (tj. šířka ochranného pásma silnic I. třídy) tak, aby bylo možné v rámci koridoru prověřit, případně umístit daný záměr.

Záměr je spolu se severním obchvatem Kuřimi obsažen v ÚAP JMK 2015.

(k bodům 288 – 289)

I/43 Česká – Kuřim, zkapacitnění (RDS13)

Silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim je hlavním radiálním vstupem do prostoru Brna ve směru od severu, variantně od dálnice D43 (v případě severního obchvatu Kuřimi). ZÚR JMK vymezují koridor územní rezervy pro zkapacitnění stávající silnice I/43, navazující na již realizovaný čtyřpruh v prostoru České s variantním ukončením východně od Kuřimi. Koridor silnice je ve své poloze a uspořádání závislý na výběru výsledné varianty dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim – Lysice a na výběru varianty obchvatu Kuřimi (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*).

.Návrh řešení silniční sítě v prostoru Česká – Kuřim je úzce spjat s celkovým uspořádáním dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, kde dochází k vysoké koncentraci radiálně zaústěných komunikací, vlastní dopravy a nároků na prostorové roznesení převažující zdrojové a cílové dopravy do celého systému pozemních komunikací. To potvrdily i výsledky modelování a hodnocení koncepčních scénářů (prioritně varianty D43 Kuřim – dálnice D1, I/43 Kuřim – Brno, VMO a další). Z toho důvodu ZÚR JMK vymezují v území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno plochu, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*), jejíž součástí bude i prověření potřebnosti zkapacitnění silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim v návaznosti na všechny související záměry.

Je nutné konstatovat, že rozhodnutí o výsledném řešení dálniční a silniční sítě v dotčeném prostoru, včetně zkapacitnění silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim je prioritní potřeba, kterou současně potvrzují i zjištění v ÚAP JMK 2015, kdy kapacita stávajícího dopravního systému metropolitní rozvojové oblasti přestává dostačovat narůstajícím objemům tranzitní a zejména cílové a zdrojové dopravy (zejména v jižní části území) a způsobuje omezování jeho rozvoje.

Do doby prověření koncepce a doporučení výsledného řešení v rámci uložené územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“, ZÚR JMK vymezují územní rezervu pro zkapacitnění silnice I/43 v úseku Česká – Kuřim v šířce 300 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí za podmínky zachování minimální šířky koridoru 100 m (tj. šířka ochranného pásma silnici I. třídy) tak, aby bylo možné v rámci koridoru prověřit, případně umístit daný záměr.

(k bodům 290 – 291)

I/50 Brankovice – Kožušice, obchvat (RDS14)

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

ZÚR JMK vymezují územní rezervy pro obchvat Brankovic a Kožušic v souladu se zpracovanou dokumentací „Územní studie silnice I/50 Brankovice – Kožušice“ (PK Ossendorf, s. r. o., 2014), pořízenou Krajským úřadem Jihomoravského kraje jako podklad pro ZÚR JMK. Na základě provedeného vyhodnocení jednotlivých variant a výsledků samostatně provedeného vyhodnocení vlivu přeložky silnice I/50 na životní prostředí v rámci územní studie bylo navrženo sledovat v ZÚR JMK a v ZÚR Zlínského kraje variantu střed a variantu jih. Vzhledem k tomu, že přeložky přesahují hranice JMK, byla studie a vymezení koridorů koordinováno se Zlínským krajem.

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

I/50 Brankovice – Kožušice, obchvat – var. jih (RDS14-B): koridor vychází z prostoru západně Brankovic společně s variantou střed a dále vede jižním obloukem s jižním oddáleným obchvatem Kožušic přes hranice obou krajů do prostoru Střílek, kde se napojuje na stávající I/50.

Na základě provedeného vyhodnocení jednotlivých variant a výsledků samostatně provedeného vyhodnocení vlivu přeložky silnice I/50 na životní prostředí v rámci územní studie bylo navrženo

sledovat v ZÚR JMK a v ZÚR Zlínského kraje varianty Jih a Střed. Výhledová přestavba silnice I. třídy, propojující v návaznosti na dálnici D1 ve směru západ – východ kraje Jihomoravský a Zlínský s postupným vyloučením průtahů sídly vytvoří předpoklady pro bezkolizní přepravní vztahy s minimalizací negativních vlivů na obytná území a lidské zdraví.

Na základě výsledků zpracované územní studie a s přihlédnutím ke skutečnosti, že zástupci dotčených obcí Brankovice a Kožušice mezi sebou nedosáhly shody ve výběru výsledné varianty, ZÚR JMK vymezují obě varianty obchvatu Brankovice – Kožušice jako územní rezervy. Územní rezervy jsou pro obě varianty vymezené v šířce 100 m, pro variantu jih (**RDS14-B**) s rozšířením pro umístění MÚK Kožušice, jih (napojení a obsluha přilehlého území) tak, aby bylo možné v rámci koridoru prověřit, případně umístit daný záměr.

(k bodům 292 – 293)

I/51 Hodonín, obchvat (RDS15)

Silnice I/51 v návaznosti na silnici I/55 (D55) zajišťuje přeshraniční spojení se Slovenskou republikou ve směru na Senici a Trnavu. Stávající silnice prochází v doteku s centrální částí Hodonína, s výraznou kumulací průjezdné dopravy, zdrojové a cílové a vnitroměstské dopravy. V případě nárůstu dopravy, zvláště nákladní směřující k hranici ČR / SR je značné riziko zvýšeného zatížení obytného území provozem automobilové dopravy. Příprava obchvatu Hodonína, pro který byla již zpracována dokumentace pro stavební povolení, byla ze strany ŘSD zastavena a to především z důvodů ekonomické nerentabilnosti a relativně nižšího nárůstu přeshraniční dopravy než se původně předpokládalo. Intenzita na silnici I/51 nedosahuje takových hodnot, kdy by přeložka silnice s obchvatem vyžadovaly prioritní realizaci. ZÚR JMK vymezují v souladu se zpracovanou dokumentací územní rezervu. Mimoúrovňová křižovatka, která napojuje přeložku I/51 zůstává jako součást koridoru dálnice D55 v návrhu a bude sloužit pro napojení Hodonína na D55.

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

(k bodům 294 – 297)

I/54 Kyjov, obchvat (RDS16)

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

Silnice I/54 představuje dálkový tah Slavkov u Brna – Kyjov – Veselí nad Moravou – hranice ČR / Slovensko, v prostoru Slavkova s návazností na silnici I/50 a dálnici D1. Silnice se jako dálkový tah neuplatňuje, významné jsou dílčí úseky pro každodenní regionální vztahy, v daném případě úsek Kyjov – Bzenec – Veselí nad Moravou s návazností na silnici I/55, po dostavbě dálnice D55 s napojením na MÚK Bzenec. Dle modelu 2014 se ukazuje, že po zprovoznění D55 dochází k navýšení dopravy právě v úseku Bzenec (D55) – Kyjov. Intenzita dopravy v úseku Bzenec – Kyjov v r. 2013: 7,4 – 6,5 tis. voz. / 24 hod. po realizaci D55 a MÚK Bzenec dle výsledků modelu 2014 v r. 2035+ vykazuje výrazné navýšení dopravy a to v rozmezí hodnot: 10,4 – 9,4 tis. voz. / 24 hod.

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

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

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

I/54 Bzenec – Vracov – Vlkoš, přeložka – ZÚR JMK vymezují územní rezervu, která částečně modifikuje a upravuje koridor varianty, vymezené ve studii „Optimalizace sítě komunikací regionu I. – III. etapa“, HBH Projekt, s. r. o., kterou pořídil Svazek obcí Severovýchod v letech 2003 – 2005. Územní rezerva, vedená severně Vlkoše, jihozápadně od Vracova a v jižním souběhu s železniční tratí v Bzenci se napojuje na stávající silnici I/54 východně od MÚK Bzenec na dálnici D55.

Záměr je v prostoru Vlkoše a Bzence v souladu se záměrem obsaženým v ÚAP JMK 2015, v prostoru Vracova je na základě jednání s obcemi vymezen nový koridor s jihozápadním obchvatem Vracova.

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

(k bodům 298 – 301)

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

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

Silnice I/55 představuje páteřní osu urbanizovaného pásu Pomoraví. Po realizaci dálnice D55 budou především dálkové přepravní vztahy převedeny na D55 a silnice I/55 převezme kromě regionálních a lokálních dopravních vztahů funkci doprovodné silnice k D55. Po realizaci dálnice D55 dle výsledků modelu 2014 dosahuje intenzita dopravy na stávající silnici I/55 v úseku Petrov – Veselí nad Moravou v roce 2035+ následujících hodnot: Petrov – Strážnice; 5,3 – 6,4 tis. voz. / 24 hod. (r. 2013: 7,9 – 8,6 tis. voz. / 24 hod.), v úseku Strážnice – Veselí nad Moravou v r. 2035+; 3,8 – 4,4 tis. voz. / 24 hod. (r. 2013 6,6 – 7,0 tis. voz. / 24 hod.)

S ohledem na silně urbanizované území generující bez ohledu na existenci D55 významné dopravní zatížení (zdrojová a cílová doprava, místní doprava) v celém úseku Petrov – Veselí nad Moravou je navržena územní rezerva pro možné dílčí přeložky stávající silnice s obchvaty obytných území, se zachováním podmínek neomezeného přístupu motorové dopravy s maximální možností obsluhy přilehlého území a sídel.

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

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

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

Varianta B, severně Petrova (RDS18-B) – trasa vedená severně od Petrova je nejkratší, avšak vykazuje kritické střety s ochranou přírody. V prostoru města Strážnice je stopa obchvatu koordinovaná s předpokládaným postupem výstavby dálnice D55 a je stabilizovaná již řadu let.

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

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

I/55 Vnorovy – Veselí nad Moravou, přeložka s obchvatem sídel (**RDS19**) – v navazujícím úseku Vnorovy – Veselí nad Moravou je dlouhodobě sledovaná přeložka silnice I/55 ve stopě východního obchvatu Vnorov a Veselí nad Moravou, stabilizovaná v ÚP Veselí nad Moravou. Výhledová přeložka v extrémně zatíženém úseku silnice I/55 Vnorovy – Veselí nad Moravou, vedeném v souvisle zastavěném obytném území, umožní nezávisle na D55 (omezený vstup nemotorových a pomalých vozidel) odklon významné regionální dopravy mimo obytná území se zachováním obsluhy území a přímé návaznosti na zdroje a cíle.

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

Silnice II. a III. třídy

(k bodům 302 – 304)

II/152 Ořechov – Hajany, obchvat (RDS20)

Silnice II/152 je součástí krajského tahu K28 Moravské Bránice – Silůvky – Ořechov – Modřice (I/52, D52/JT, D2) – Brno, Chrlice (II/380). Tah zprostředkovává propojení lokálních center osídlení a napojení průmyslových oblastí Ivančice, Modřice a Moravany. Stávající vedení silnice průtahy obcí je nevyhovující a vykazuje časté dopravní závady. ZÚR JMK navrhuje územní rezervu pro obchvat obcí Ořechov a Hajany (**RDS20**) dle „Studie modernizace silnice II/152 – Moravské Bránice – Želešice – 2011, HBH Projekt, s. r. o.“. Přeložením trasy silnice II/152 dojde k odstranění nevyhovujícího vedení silnice přes zastavěné území obcí.

II/380 Těšany – Moutnice, obchvat (RDS21)

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

z „Územní studie silnice II/380 Sokolnice – Čejč, UAD – studio Brno, 2012“, kde byly navrženy čtyři varianty řešení. V ZÚR JMK je vymezená územní rezerva pro variantu A, která byla z hlediska dopravně urbanistického doporučena jako nejvhodnější.

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

Silnice II/394 je součástí krajského tahu K25 Moravský Krumlov (II/413) – Ivančice – Rosice (I/23). Tah umožňuje mezioblastní spojení prostorů Brno-venkov a Znojemska, páteřní propojení subregionálních center osídlení (Rosice, Ivančice) s napojením na nadřazenou silniční síť (I/23, dálnice D1) a napojení průmyslových oblastí (Moravský Krumlov, Ivančice). ZÚR JMK navrhuje územní rezervy pro obchvaty obcí Tetčice (RDS22) a Neslovice (RDS23). Důvodem je odklon tranzitní dopravy ze zastavěného území obcí a zkvalitnění trasy silnice z hlediska širších vazeb. Návrh obchvatů vychází z ÚAP JMK 2015.

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

Silnice II/416 je součástí krajského tahu K34 Pohořelice (I/53, D52) – Hrušovany u Brna – Vojkovice (II/425) – Blučina – Měnín (II/380) – Újezd u Brna – Křenovice – Slavkov u Brna (I/54). Tah zprostředkovává mezioblastní spojení prostorů Brno-venkov a Vyškovsko s návazností na nadřazenou silniční síť (dálnice D1, D2, D52). ZÚR JMK navrhuje územní rezervu pro přeložku silnice II/416 z tahu Židlochovice – Žabčice – Pohořelice do nové trasy Hrušovany u Brna – Ledce – Pohořelice (RDS24). Původní název územní rezervy „RDS24 Unkovice, přeložka“ byl na základě stanoviska KrÚ JMK, odboru dopravy změněn na „RDS24 Hrušovany – Ledce – Pohořelice, přeložka“. Prostorové vymezení územní rezervy se tímto nemění. Prostorové vymezení územní rezervy vychází ze „Studie modernizace silnice II/416 Hrušovany u Brna – Ledce – Pohořelice, HBH projekt, s. r. o., 2011“. Přeložka silnice II/416 bude prověřována v trase stávajících silnic III/42510 a III/41619 (koridor kopíruje uvedené silnice).

ZÚR JMK dále navrhuje územní rezervu pro přeložku silnice II/416 Hrušovany – Vojkovice (RDS25), která doplňuje chybějící úsek mezi navrhovaným obchvatem Blučiny a již realizovaným obchvatem Hrušovan. Územní rezerva vychází z „Vyhledávací studie přeložky krajské silnice II/416 v úseku Vojkovice – Hrušovany u Brna, HBH Projekt, 2013“. Přeložka převede tranzitní dopravu ze zastavěných území obcí Židlochovice a Blučina. ZÚR JMK dále navrhuje územní rezervy pro přeložení trasy silnice II/416 mimo zastavěné území obcí Hostěrádky-Rešov a Šaratice (RDS26) a obcí Hrušky a Křenovice (RDS27). Územní rezervy vychází z „Územní studie silnice II/416 Žatčany – Slavkov u Brna, Urbanistické středisko Brno, 2012“ a jsou navrženy v proměnné šířce tak, aby umožňovaly realizaci všech prověřovaných variant. Přeložky silnice II/416 převedou tranzitní dopravu mimo zastavěné území obcí, čímž budou odstraněny dopravní závady a celkově se zkvalitní trasa silnice z hlediska širších vazeb.

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

Silnice II/419 je součástí krajského tahu K10 Mikulov (I/40, D52) – Velké Pavlovice – Kobyly – Terezín (II/380) – Násedlovice – Žarošice (I/54). Tah umožňuje mezioblastní propojení a návaznost sídel vyššího významu (Mikulov, Velké Pavlovice, Žarošice). ZÚR JMK navrhuje územní rezervy pro přeložku silnice II/419 v úseku Terezín – Násedlovice (RDS28) a v úseku Násedlovice – Uhřice (RDS29). Trasování přeložek vychází z řešení dle ÚAP JMK 2015 a bude v těchto koridorech dále prověřováno.

Potřeba přeložení silnice II/419 vychází z nevyhovujícího trasování stávající silnice II/419 s častými dopravními závadami a nebezpečným směrovým řešením.

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

Silnice II/422 (II/431) je součástí krajského tahu K14 Hodonín (D55, I/51) – Dubňany – Svatobořice-Mistřín – Kyjov (I/54). Tah zajišťuje mezioblastní propojení Hodonínska, Vyškovska a sídel vyššího významu (Hodonín, Kyjov). ZÚR JMK navrhuje územní rezervu pro přeložku silnice II/422 (II/431) Svatobořice-Mistřín (**RDS30**). Trasování přeložky vychází z řešení dle ÚAP JMK 2015. Přeložka bude v tomto koridoru prověřována v závislosti na řešení obchvatu Kyjova a jeho napojení na nižší silniční síť. Důvodem je odklon tranzitní dopravy ze zastavěného území obce a zkvalitnění trasy silnice z hlediska širších vazeb.

Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152 (RDS32)

ZÚR JMK navrhuje územní rezervu pro záměr Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152 (**RDS32**). Návrh koridoru vychází z „Vyhledávací studie trasy nové krajské silnice Modřice – Šlapanice – Tvarožná, Dopravoprojekt Brno, 2013“. Územní rezerva navazuje na navrhovaný koridor Obchvat Chrlic, prodloužení II/152 v navrhované MÚK se silnicí II/380 jižně Tuřan a končí na silnici II/417 u Kobylnic s návazností na územní rezervu obchvatu Šlapanic. Ve směru od JZT, D52/JT a dálnice D2 umožňuje zpřístupnění a obsluhu rozvojových ploch města Šlapanice. Realizací stavby dojde k chybějícímu silničnímu propojení v území a napojení území na nadřazenou silniční síť.

Dle dohody na pracovních jednáních se zástupci města Brna územní rezerva pro záměr **RDS32** nebude nadále uváděna jako „jihovýchodní tangenta“, ale ve změněném názvu „Tuřany – Kobylnice, prodloužení II/152“. Prostorové vymezení územní rezervy se tímto nemění.

III/15278 Modřice, severní obchvat (RDS33)

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

RDS35 III/4181 Šlapanice, obchvat (RDS35)

V Generelu krajských silnic je sledována nová trasa silnice II/417 jako součást nového uvažovaného krajského tahu K36 Brno, Slatina (I/50) – Šlapanice (D1) – Ponětovice – Prace – Křenovice (II/416). Její součástí v úseku Brno, Slatina – Šlapanice – Kobylnice je mimo navrhovaného koridoru obchvatu Slatiny (**DS34**) i obchvat Šlapanic. Tah zprostředkovává mezioblastní spojení, páteřní obsluhu nadregionálního, mikroregionálního a subregionálního centra osídlení (Brno, Šlapanice, Slavkov u Brna) a napojení průmyslových center Šlapanicka a Slavkovska.

Záměr vychází z dokumentací ÚAP JMK 2015 a „Generel krajských silnic Jihomoravského kraje“, který byl schválen Radou Jihomoravského kraje v roce 2006. Západní obchvat města Šlapanice byl vymezen již v Územním plánu sídelního útvaru (ÚPN SÚ) Šlapanice z roku 1997 a je územně stabilizován. Původním cílem obchvatu bylo odvedení dopravy z prostoru jižně od Šlapanic a z navrhovaných ploch pro výrobu, které byly situovány jižně od železnice mimo zastavěné území města. Realizací nové obytné části, tzv. Brněnská pole v těsné blízkosti navrženého obchvatu, a skutečností, že nově pořizovaný Územní plán Šlapanice nepočítá s masivním rozvojem výroby v prostoru jižně od

železnice, se zásadním způsobem mění podmínky pro vedení obchvatu, jeho potřeby, případně korekce.

Na základě připomínek veřejnosti k návrhu ZÚR JMK pro společné jednání ve smyslu § 37 stavebního zákona je návrh obchvatu Šlapanic (**DS34** – III/4171 Šlapanice, obchvat) v návrhu ZÚR JMK převeden do územní rezervy jako **RDS35**. Prostorové vymezení záměru se převedením do územní rezervy nemění. Do doby výsledného rozhodnutí tak bude zajištěna ochrana území před případným umístěním a realizací staveb, které by znemožnily či ztížily případné budoucí využití území pro obchvat města.

Zároveň je do úkolů územní studie „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě ve vztahu k jádrovému území OB3 Metropolitní rozvojové oblasti Brno“ v textové části ZÚR JMK doplněn úkol: řešit napojení města Šlapanice na dálnici D1 a propojení města Šlapanice s městem Brnem, s prověřením západního obchvatu města Šlapanice a obchvatu městské části Brno-Slatina.

Kuřim, severní obchvat, nekategorizovaná silnice (RDS36)

Silnice II/385 je součástí krajského tahu K29 (Štěpánov nad Svratkou –) hranice kraje – Nedvědice – Borač – Předklášteří (II/385) – Tišnov – Čebín (D43). Tah umožňuje spojení oblastí Brno-venkov a Žďársko, páteřní propojení sídel vyššího významu a napojení průmyslových oblastí na budoucí dálnici D43. ZÚR JMK navrhuje koridor nekategorizované silnice pro severní obchvat Kuřimi (**RDS36**). Průtah Kuřimi je součástí jedné z nejzatíženějších silnic II. třídy na území Jihomoravského kraje, která v návaznosti na silnici I/43 zajišťuje dopravně významné spojení v relaci Brno – Kuřim – Tišnov.

Podle výsledků celostátního sčítání dopravy na silniční síti v ČR v roce 2010 dosahovala intenzita dopravy v úseku Lelekovice – Tišnov hodnoty 12 – 18,5 tis. voz. / 24 hod. Přestavba silnice, kromě vlastní problematiky hledání optimální polohy koridoru vůči rozvojovým záměrům města Kuřimi, je podmíněná koordinací s rozhodnutím o výběru výsledné varianty dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim – Lysice, vedené širším prostorem Kuřimi. Varianta severního obchvatu je dlouhodobě sledována v celkové koncepci uspořádání dopravních sítí v prostoru Kuřimi. Severní obchvat Kuřimi umožňuje koncepčně a realizačně nezávislé řešení obchvatu města s výrazným zklidněním dopravy na průjezdu Kuřimi. Průtahy obcí Čebín a Hradčany jsou rovněž dopravně velmi zatíženými úseky.

Oproti návrhu ZÚR JMK pro společné jednání ve smyslu § 37 stavebního zákona je záměr severního obchvatu v návrhu pro veřejné projednání ve smyslu § 39 stavebního zákona převeden z návrhu do územní rezervy. Prostorové vymezení záměru se převedením do územní rezervy nemění. Důvodem je především koordinace s převedením dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice do územní rezervy. Obchvat Kuřimi a výběr výsledné varianty (var. severního obchvatu Kuřimi – nekategorizovaná silnice, var. jižního obchvatu Kuřimi – silnice I/43) je úzce spjat s rozhodováním o výběru výsledné varianty dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim a s tím související i výsledná varianta v úseku Kuřim – Lysice.

ZÚR JMK v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno vymezují plochu, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií (viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*), jejíž součástí bude i prověření varianty severního obchvatu Kuřimi v návaznosti na všechny související záměry jako součástí celého dopravního systému jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (k územní studii podrobněji viz *kap. G.9. textové části Odůvodnění ZÚR JMK*).

Navržená řešení územních rezerv naplňují prioritu (23) politiky územního rozvoje – vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury, prioritu (8) ZÚR JMK – vytvářet územní podmínky pro rozvoj a zkvalitnění krajské silniční sítě včetně potřebných infrastrukturních úprav. Vymezení územních rezerv pro silnice II. a III. třídy současně reaguje na

požadavky na uspořádání a využití území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno vymezené v ZÚR JMK – podporovat v silniční dopravě průchod nadřazené dopravní sítě metropolitní oblasti a rozvedení dopravních proudů do koridorů, které budou schopny ochránit dotčená sídla metropolitní oblasti před nadbytečnou dopravou při eliminaci negativních dopadů dopravy na životní prostředí.

Šířka koridorů územních rezerv vymezených v ZÚR JMK pro přestavbu krajských silnic II. a III. třídy je 200 m pro záměry **RDS20, RDS21, RDS24, RDS33 a RDS36**; 300 m pro záměry **RDS22, RDS23, RDS25, RDS28, RDS29, RDS30 a RDS32** mimo zastavěné území a zastavitelné plochy dotčených obcí s možným zúžením na min. šířku 30 m tak, aby bylo možné v rámci koridoru prověřit, případně umístit daný záměr.

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

Na základě společného jednání bylo upraveno vymezení ploch a koridorů silniční dopravy:

RDS34-A, RDS34-B dálnice D43 Kuřim – Lysice; var. A „Německá“, var. B „Optimalizovaná“; původně navrhované jako koridory R43 (**DS01-A a DS01-C**) jsou převedeny do územní rezervy a vypuštěny z veřejně prospěšných staveb. Úprava byla provedena projektantem na základě potvrzení přímé souvislosti s výběrem výsledné varianty D43 v úseku D1 – Kuřim a tedy výběrem výsledné varianty D43 v úseku Kuřim – Lysice v koordinaci s výběrem varianty v předešlém úseku D1 – Kuřim. Dalším důvodem je vyloučení rizika prioritní přípravy a realizace D43 v úseku Kuřim – Lysice před realizací nejdůležitějšího a současně nejproblematictějšího úseku D43 D1 – Kuřim a etapové zavedení dopravy do komunikačního systému Brna (nejhorší možná varianta pro město Brno).

Převedení variantních záměrů D43 v úseku D1 – Kuřim do územní rezervy vychází z požadavků stanoveném v bodě 3 stanoviska MŽP č. j. 85166/ENV/15 ze dne 05. 01. 2016 vydaného podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů („stanovisko SEA“). V požadavcích stanoviska MŽP se proto ukládá vymezit koridor pro záměr D43 jako celý komplex staveb, prověřených na základě zadané územní studie. Koridor dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice tudíž nebude v ZÚR JMK vymezen dříve, než dojde k vymezení D43 v úseku D1 – Kuřim. Převedení koridoru D43 v úsecích Kuřim – Lysice do územní rezervy současně umožňuje v rámci územní studie prověřit kombinaci variant D43 v úsecích D1 – Kuřim a Kuřim – Lysice a nalézt z nich nejvhodnější kombinaci.

Dále je u záměru **RDS34** upravena kategorie (původně R43) v souladu s § 2 zákona č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997, o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31. 12. 2015 na dálnici D43.

RDS35 – III/4181 Šlapanice, obchvat; původně navrhovaný koridor **DS34** – II/4171 Šlapanice je převeden do územní rezervy a vypuštěn z veřejně prospěšných staveb. Prostorové vymezení koridoru se nemění. Úprava je provedena na základě připomínek veřejnosti.

RDS09 – I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel; mírná směrová korekce územní rezervy jižního obchvatu v souladu s návrhem doporučené trasy dle „Územní studie silnice I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel“ (USB, s. r. o. Brno, 2015).

RDS24 – Unkovice, přeložka; změněn název územní rezervy na: RDS24 Hrušovany – Ledce – Pohořelice, přeložka. Vymezení územní rezervy se tímto nemění. Úprava názvu je provedena na základě požadavků dotčeného orgánu.

Na základě společného jednání byly vypuštěny tyto plochy a koridory:

RDS11 – přeložka silnice I/43 Lipůvka – Lažany s obchvaty sídel; vypuštěno z návrhu ZÚR JMK. Úprava je provedena na základě připomínek obcí. Důvodem je skutečnost, že ŘSD pořizuje technickou studii na odstranění bodových dopravních závad na silnici I/43 na území Jihomoravského kraje. V rámci zpracování studie bylo rozhodnuto o vyřazení záměrů, které počítaly s realizací investičně náročných obchvatů obcí Lipůvka, Lažany a Milonice. V této souvislosti je vymezení územní rezervy v ZÚR JMK bezpředmětné.

RDS09-B I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel, var. B severní; územní rezerva pro severní obchvat je vypuštěna na základě výsledků zpracování „Územní studie silnice I/23 Rosice – Zakřany, přeložka s obchvaty sídel“ (USB, s. r. o. Brno, 2015), jejího projednání s dotčenými obcemi a na základě komplexního prověření problematiky projektantem.

Požadavek na územní vymezení a koordinaci záměru silnice I/23 Rosice, obchvat včetně všech souvisejících staveb je stanoven v *kap. H.4. textové části ZÚR JMK* k řešení v ÚP Břeclav.

Železniční doprava

Plochy a koridory podle politiky územního rozvoje

(k bodům 305 – 308)

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

Z hlediska ekologicky udržitelné dopravy je pro spojení metropolitních oblastí a center velmi příznivá železniční doprava. Ta pro spojení dvou největších měst ČR, tj. Praha – Brno, vzdálené cca 200 km, představuje koncepčně připravovaná vysokorychlostní trať Praha – Brno, která je součástí celého systému rychlých spojení na území ČR s návaznostmi na sousední země. Koridory vysokorychlostní železnice v ČR jsou vymezeny v politice územního rozvoje jako koridor VR1 (Dresden –) hranice ČR / SRN – Lovosice / Litoměřice – Praha, Plzeň – Praha, Brno – Vranovice – Břeclav – hranice ČR, Praha – Brno, Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR / Polsko. Jediná dosud platná koncepce vysokorychlostních tratí v ČR je obsažena ve zpracované dokumentaci „Koordinační studie VRT“ (SUDOP Praha, a.s., 2003). Ta je základním podkladem pro vymezení územních rezerv v ZÚR JMK – **RDZ01** a **RDZ02-A**. Vedení koridoru na rozhraní s Krajem Vysočina (severně od obce Lesní Hluboké) je na základě připomínek kraje Vysočina a připomínek obce Lesní Hluboké k návrhu pro společné jednání ve smyslu § 37 stavebního zákona směrově korigováno. V listopadu 2015 proběhlo jednání k Územně technické studii VRT Benešov – Brno (11/2014, SUDOP Praha a. s.) za účasti zástupců KrÚ JMK, MD, SŽDC a obcí, které jsou dotčeny variantami vedení VRT v trase Benešov – Brno. Se zástupci MD a SŽDC bylo dohodnuto, že v návrhu ZÚR JMK bude vymezen koridor pro vedení VRT o šířce 400 m ve stopě jižně od dálnice D1, tj. ve variantě N2a dle výše uvedené studie. Varianta VRT vedená severně obce Lesní Hluboké bude tímto opuštěna. Úpravou koridoru bude současně zajištěna koordinace a plynulé napojení na koridor VRT vymezený v ZÚR Kraje Vysočina.

Vzhledem k dosud nevyjasněnému řešení polohy železničního uzlu Brno jsou navrhované územní rezervy doplněny variantní územní rezervou **RDZ02-B**, která vychází z aktuální studie „Dopracování variant železničního uzlu Brno“ (IKP, s. r. o. 2014), která jako koncepční varianta umožňuje zapojení

VRT do rozšířeného stávajícího hlavního nádraží Brno ze severu. Obě variantní územní rezervy **RDZ02-A** a **RDZ02-B** jsou zaústěny do stávajících stop železničních tratí z důvodu logické návaznosti na stávající infrastrukturu. Zpřesnění zaústění a napojení VRT do železničního uzlu Brno musí být na území města Brna koordinováno s variantami polohy ŽUB a to v podrobnějším měřítku a souvislostech nad rámec podrobnosti ZÚR JMK. ZÚR JMK stanovují požadavky na územní vymezení železničního uzlu Brno (ŽUB), včetně všech navazujících staveb, dopravních a dalších zařízení, v ÚP města Brna.

Základní šířkové vymezení územní rezervy pro VRT vychází z obecných požadavků MD, tj. 600 m. Územní rezerva pro VRT (**RDZ01**, **RDZ02**) je v úseku hranice kraje – Lesní Hluboké na základě stanoviska MD vymezená v šířce 400 m. To vyplývá z výsledků jednání v listopadu 2015 k výše zmíněné studii VRT Benešov – Brno. V ostatních úsecích je vymezen koridor v šířce 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí, minimálně 210 m (ochranné pásmo VRT), v zastavěném území Brna v šířce 100 m. Takto vymezený koridor umožňuje upřesňovat vedení trasy včetně souvisejících staveb uvnitř koridoru tak, aby výškové i směrové parametry VRT splňovaly požadavky ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah, v zastavěném území Brna (**RDZ02**) tak, aby vymezený koridor neblokoval v nepřiměřeném rozsahu plochy pro možné jiné využití.

(k bodům 309 – 310)

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

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

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

Základní šířkové vymezení územní rezervy pro VRT vychází z obecných požadavků MD, tj. 600 m. Územní rezerva pro **RDZ03** je vymezena v šířce 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí, minimálně 210 m (ochranné pásmo VRT). Takto vymezený koridor umožňuje upřesňovat vedení trasy včetně souvisejících staveb uvnitř koridoru tak, aby výškové i směrové parametry VRT splňovaly požadavky ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah.

(k bodům 311 – 312)

Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice, varianta ŽUB „Petrov“ (RDZ04)

Územní rezerva **RDZ04** pro novou železniční trať je vymezena variantně z důvodu dosud nestabilizované koncepce přestavby železničního uzlu Brno a zároveň z nutnosti dostatečné kapacitně zaústít železniční tratě č. 300 a 340 (modernizovaná trať Brno – Přerov a trať Brno – Blažovice – Veselí nad Moravou) v případě koncepční varianty přestavby ŽUB „Petrov“ do jižního zhlaví rozšířené stávající žst. Brno hl. n. ZÚR JMK pro možné napojení tratí na žst. Brno hl. n. ve variantě „Petrov“ vymezují územní rezervu pro novou trať ve variantě **RDZ04-A** vedenou severně od navrhované plochy pro umístění veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum Brno (**DG01**). Oproti návrhu ZÚR JMK pro společné jednání ve smyslu § 37 stavebního zákona je mírně upravena koncová část územní rezervy s napojením na koridor **DZ01**. Územní rezerva je vymezena v proměnlivé šířce 200 – 650 m tak, aby bylo možné v celém tomto koridoru hledat řešení, které vyhoví výškovým i směrovým parametrům dle ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání kolejí železničních drah a její prostorová poloha.

Návrh ZÚR JMK pro veřejné projednání ve smyslu § 39 stavebního zákona, v souladu s připomínkami veřejnosti, nově vymezuje variantní územní rezervu Nové tratě Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice – varianta ŽUB „Petrov“, varianta B (**RDZ04-B**). Podkladem je aktuálně rozpracovaná dokumentace „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ (SUDOP Brno spol. s r. o., 2015; 3. dílčí plnění). Územní rezerva **RDZ04-B**, vedená v jižní poloze v doteku s plochou pro umístění veřejného terminálu s vazbou na logistické centrum Brno (**DG01**) a v přímé návaznosti na terminál letiště Brno-Tuřany (předpoklad vedení tratě v tunelu), je vymezena v šířkově proměnlivém koridoru 160 – 300 m tak, že zahrnuje varianty A, B1, B1a – B1f, B2, prověřované ve výše uvedené studii proveditelnosti. Tato varianta vymezená v územní rezervě současně zajišťuje podmínky pro umístění přímého kolejového napojení osobní železniční dopravy na letištní terminál letiště Brno-Tuřany.

Vymezená územní rezerva **RDZ04** obsahuje navrhovaná a prověřovaná řešení známá k 01. 01. 2016.

Obě varianty územní rezervy Nové tratě Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice – varianta ŽUB „Petrov“, varianta B (**RDZ04-A**, **RDZ04-B**) jsou na území Brna zaústěny do stávajících stop železničních tratí z důvodu logické návaznosti na stávající infrastrukturu.

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

(k bodům 313 – 314)

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

Vzdálenost Brna a Vídně, cca 150 km je z hlediska udržitelného rozvoje dopravy velmi příznivá pro přepravu vysokorychlostní železnicí. Koridory vysokorychlostní železnice v ČR jsou vymezeny v politice územního rozvoje jako koridor VR1 (Dresden –) hranice ČR / SRN – Lovosice / Litoměřice – Praha, Plzeň – Praha, Brno – Vranovice – Břeclav – hranice ČR, Praha – Brno, Brno – (Přerov) – Ostrava – hranice ČR / Polsko. Jediná dosud platná koncepce vysokorychlostních tratí v ČR je obsažena ve zpracované dokumentaci „Koordinační studie VRT“ (SUDOP Praha, a. s., 2003). Ta je podkladem pro vymezení územní rezervy v ZÚR JMK – **RDZ05**. Územní rezerva **RDZ05** je zaústěna do

stávajících stop železničních tratí z důvodu logické návaznosti na stávající infrastrukturu. Zpřesnění zaústění a napojení VRT do železničního uzlu Brno musí být na území města Brna koordinováno s variantami polohy ŽUB a to v podrobnějším měřítku a souvislostech nad rámec podrobnosti ZÚR JMK. ZÚR JMK ukládají tento úkol zpracovat v rámci ÚP města Brna.

V prostoru Břeclavi, na základě připomínek města Břeclavi a v souladu s podkladem MD, byla provedena směrová úprava územní rezervy **RDZ05** v úseku žst. Břeclav – hranice ČR / Rakousko a to v souladu s ÚP Břeclavi.

Základní šířkové vymezení územní rezervy pro VRT vychází z obecných požadavků MD, tj. 600 m. Územní rezerva pro **RDZ05** je vymezena v šířce 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí, minimálně 210 m (ochranné pásmo VRT), v zastavěném území dotčených obcí v šířce 100 m. Takto vymezený koridor umožňuje upřesňovat vedení trasy včetně souvisejících staveb uvnitř koridoru tak, aby výškové i směrové parametry VRT splňovaly požadavky ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah, v zastavěném území dotčených obcí tak, aby vymezený koridor neblokoval v nepřiměřeném rozsahu plochy pro možné jiné využití.

(k bodům 315 – 316)

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

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

Základní šířkové vymezení územní rezervy pro VRT vychází z obecných požadavků MD, tj. 600 m. Územní rezerva pro **RDZ06** je vymezena v šířce 600 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí, minimálně 210 m (ochranné pásmo VRT). Takto vymezený koridor umožňuje upřesňovat vedení trasy včetně souvisejících staveb uvnitř koridoru tak, aby výškové i směrové parametry VRT splňovaly požadavky ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah.

Plochy a koridory nadmístního významu

(k bodům 317 – 318)

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

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

Politika územního rozvoje ukládá úkol pro ministerstva a jiné ústřední orgány v kap. 7.3., bodě (179) připravit podklady pro územní změny nutné k realizaci rozvojového záměru železničního spojení v úseku Česká Třebová – Brno. (Zodpovídá: MD ve spolupráci s kraji Pardubickým a Jihomoravským). Současně v bodě (190) politika územního rozvoje ukládá úkol pro územní plánování; prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru pro železniční spojení Česká Třebová – Brno (po splnění č. 179) a podle výsledků prověření zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením územní rezervy, případně vymezením koridoru.

O způsobu přestavby nebude možné rozhodnout do doby vypracování všech studií proveditelnosti na všechna rychlá spojení a tím završení koncepce rychlých spojení v ČR s promítnutím důsledků do stávající konvenční sítě tranzitních železničních koridorů. Železniční trať, která byla v politice územního rozvoje 2008 součástí koridoru konvenční železniční dopravy ŽD7, byla z Politiky územního rozvoje ve znění Aktualizace č. 1 vypuštěna. Koridor **RDZ07** je v této souvislosti v ZÚR JMK vymezen jako koridor nadmístního významu.

Vzhledem k tomu, že v současné době dosud není zpracována žádná dokumentace k přestavbě stávající tratě pro zvýšení rychlosti, která by umožňovala vymezení koridoru přestavby, je v ZÚR JMK vymezena územní rezerva šířky 200 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí, minimálně 120 m. Šířka koridoru územní rezervy je stanovena s ohledem na ochranné pásmo dráhy dle § 8 odst. (1), písm. a) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů a rozšířena pro možné optimalizační úpravy včetně všech souvisejících staveb. Koridor územní rezervy umožní v souladu s ČSN 736301 Projektování železničních drah a ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah případnou mírnou rektifikaci trasy, umístění nástupišť nebo úpravu zemního tělesa s ohledem na geotechnické poměry nebo přeložky inženýrských sítí.

(k bodům 319 – 320)

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

Na železniční trati č. 340 leží významná města Jihomoravského kraje, subregionální centra Slavkov u Brna s více než 6 tisíci obyvateli, Bučovice s více než 6 tisíci obyvateli, Nesovice a regionální centrum Kyjov s 11,5 tisíci obyvateli, ačkoliv je celostátní trať č. 340 dvojkolejná, existuje zde výrazná disproporce vedení linek IDS vlivem nedokonalého uzlu tratí v okolí Křenovic, přetíženosti trati Brno – Přerov a zaústění do železničního uzlu Brno vzhledem k poptávce po hromadné dopravě. Vzhledem ke složitosti řešení zejména z hlediska technického a urbanistického byla zadána studie prověření variant Křenovické spojky, jejímž výstupem byly mimo jiné vymezení koridorů pro zanesení do ZÚR JMK.

Tyto koridory v proměnlivých šířkách pro jednotlivé varianty byly beze změny převzaty do ZÚR JMK. Jejich vymezení umožňuje umístění jižní, nebo severní varianty (**RDZ08-A, RDZ08-B**) včetně všech souvisejících staveb v souladu s ČSN 736301 Projektování železničních drah a ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah.

Vzhledem k dosud nevyjasněné podobě rychlého spojení RS1 Brno – Přerov (role nové konvenční a nové vysokorychlostní trati) a finální podoby železničního uzlu Brno jsou varianty Křenovické spojky pouze v územní rezervě. Realizací Křenovické spojky by došlo k možnosti posílení role vlakové dopravy v IDS směrem na Slavkov, Nesovice a Kyjov a umožnilo by se tak odlehčení silnice I/50. Jakoukoliv přípravu Křenovické spojky je nezbytné koordinovat s přípravou výhybny Zbýšov, neboť spolu tvoří ucelený provozní celek v severní i jižní variantě.

Záměr Křenovické spojky je uveden v dokumentaci Generel dopravy Jihomoravského kraje z roku 2006 a Studii aglomeračního projektu brněnské příměstské železniční dopravy z roku 2011.

(k bodům 321 – 322)

Výhybna Zbýšov (RDZ09)

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

Na základě výsledků aktuální Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (–Brno) (SUDOP Brno, spol. s r. o., 11/2015) bylo vymezení územní rezervy **RDZ09** v návrhu ZÚR JMK pro veřejné projednání ve smyslu § 39 stavebního zákona upřesněno ve smyslu úpravy délky územní rezervy.

Šířka koridoru územní rezervy je stanovena s ohledem na ochranné pásmo dráhy dle § 8 odst. (1), písm. a) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů a rozšířena pro potřeby umístění předjízdne koleje na jakoukoliv stranu od stávající traťové koleje na 150 m, minimálně 120 m (šířka ochranného pásma). Koridor územní rezervy umožní v souladu s ČSN 736301 Projektování železničních drah a ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah případnou mírnou rektifikaci trasy, přístavbu 2. koleje, případné umístění nástupiště nebo úpravu zemního tělesa s ohledem na geotechnické poměry nebo přeložky inženýrských sítí.

(k bodům 323 – 324)

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

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

Koridor územní rezervy vychází z dokumentace „Aktualizace studie proveditelnosti Severojižního kolejového diametru v Brně“ z roku 2011. Osa koridoru je tvořena stávající osou trati, z které je vytvořen koridor široký 150 m (minimálně 120 m), který umožňuje mírnou rektifikaci trasy trati s ohledem na vyšší podrobnost následné dokumentace při dodržení ČSN 736301 Projektování železničních drah a ČSN 736360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah. Základem šířky je ochranné pásmo dráhy dle § 8 odst. (1), písm. a) zákona 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů zvětšené o 30 m pro možnost variabilnějšího trasování přístavby předjízdne koleje. Cílem optimalizace železniční trati je výhledově kratší interval příměstských vlaků až do

Sokolnic a také vybudování zachytných parkovišť sloužících k snížení intenzit IAD na radiálních komunikacích do Brna a z Brna

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

Na základě společného jednání bylo upraveno vymezení územních rezerv železniční infrastruktury:

RDZ01 VRT (Praha – Havlíčkův Brod –) hranice kraje – Javůrek; úprava prostorového vedení koridoru VRT v úseku hranice kraje – Zálesná Zhoř – Lesní Hluboká do polohy jižně od dálnice D1 s redukcí šíře koridoru na 400 m. Úprava provedena na základě dohody s dotčeným orgánem a připomínek obcí.

RDZ01, RDZ02, RDZ03, RDZ05, RDZ06 – VRT na území Jihomoravského kraje; provedeno zúžení koridorů VRT v zastavěném území na celkovou šířku 100 m. Úprava provedena na základě požadavku dotčeného orgánu.

RDZ04-A Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice – varianta ŽUB „Petrov“; upraven název na základě stanoviska dotčeného orgánu, provedena drobná úprava v místě napojení na koridor **DZ01**. Vymezena jako jedna ze dvou variant (**RDZ04-A, RDZ04-B**). Variantnost vyvolána požadavky dotčeného orgánu na vymezení koridoru, který bude obsahovat i řešení kolejového napojení terminálu letiště Brno-Tuřany pro osobní dopravu (to splňuje var. **RDZ04-B**).

RDZ04-B Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice – varianta ŽUB „Petrov“; vymezena nová varianta územní rezervy, která zahrnuje plochu pro potřebné kolejové napojení letiště Brno – Tuřany. Úprava provedena na základě požadavků dotčeného orgánu a provedena s využitím podkladu „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ (SUDOP Brno spol. s r. o., 2015; 3. dílčí plnění).

RDZ05 VRT Brno – Břeclav – hranice ČR / Rakousko (– Wien); provedena směrová úprava územní rezervy v úseku žst. Břeclav – hranice ČR / Rakousko. Úprava provedena na základě stanoviska dotčeného orgánu a dle podkladů MD.

RDZ07 Trať č. 260 Brno – Letovice – hranice kraje (– Česká Třebová), optimalizace; s přihlédnutím k politice územního rozvoje ve znění Aktualizace č. 1 je **RDZ07** vymezen jako koridor nadmístního významu.

RDZ09 Výhybna Zbýšov; úprava délky územní rezervy na základě aktuálního podkladu; Studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno) – SUDOP Brno, 11/2015).

Vodní doprava

(k bodům 325 – 328)

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

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

Koridor územní rezervy pro průplavní spojení D-O-L vyplývá ze závazku ČR, která přistoupila jako signatář k Evropské dohodě o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu – AGN (Ženeva, 1996), kde průplavní spojení D-O-L je sledováno jako součást sítě vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu E20 (větev Dunaj – Odra jako pokračování toku Labe – E20, větev Dunaj – Odra jako pokračování toku Odry E30). Politikou územního rozvoje (bod 180) je uložen úkol pro Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem zemědělství prověřit účelnost a reálnost průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe (D-O-L) s cílem

posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace (včetně environmentálních aspektů), přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví.

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

Územní rezerva průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe je na území JMK vymezena ve dvou variantách v souladu s dokumentací „Generel vodních cest ČR, Průplav Dunaj – Odra – Labe“, a to ve var. A s napojením na Dunaj v prostoru Bratislavy (ČR / SR) a var. B s napojením na Dunaj severně od Vídně (ČR / Rakousko). Na základě připomínek obce a po dohodě s MD je v návrhu ZÚR JMK šířkově redukováno vymezení koridoru územní rezervy v prostoru Břeclavi tak, aby nezahrnovala stávající železniční trať Břeclav – Bratislava. Koridor je v obou variantách v ZÚR JMK vymezený v šířce 300 m mimo zastavěná území a zastavitelné plochy s podmínkou zachování minimální šířky 100 m tak, aby bylo umožněno prověření a umístění záměru ve vymezeném koridoru.

Na základě společného jednání bylo upraveno vymezení územní rezervy vodní dopravy:

RDV02 Průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe; úsek Hodonín – hranice ČR; upraveno vymezení koridoru územní rezervy v prostoru Břeclavi tak, aby koridor nezahrnoval stávající železniční trať Břeclav – Bratislava. Úpravy jsou provedeny na základě připomínky obce a po dohodě s MD.

Letecká doprava

(k bodům 329 – 330)

Mezinárodní letiště Brno-Tuřany

ZÚR JMK vymezují **plochu územní rezervy RDL01** pro rozvoj mezinárodního letiště Brno-Tuřany s cílem vytvoření předpokladů pro další výhledový rozvoj mezinárodního letiště s přeshraničním dosahem, situovaném v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a jejím jádrovém území. S ohledem na kumulaci významných změn v území koncentrovaných do prostoru Šlapanicka bude žádoucí postupovat dle doporučení uvedeného v části III. Vyhodnocení udržitelného rozvoje území.

Na základě společného jednání nevyplynul žádný požadavek ani připomínka na úpravy ve vymezení územní rezervy letecké dopravy

Technická infrastruktura

Plynárenství

(k bodům 331 – 335)

V Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje jsou navrženy koridory územních rezerv pro umístění podzemních zásobníků plynu **RTEP01** a **RTEP02**.

Plochy územních rezerv jsou navrženy z důvodu územního zabezpečení těchto ploch pro případnou realizaci podzemních zásobníků plynu související s těžbou a uskladněním zemního plynu.

Plochy územních rezerv jsou vymezeny pouze schématickým zobrazením v grafické části.

Plochy RTEP01 Rozšíření uskladňovací kapacity podzemního zásobníku plynu Podivín – Prušánky a RTEP02 Podzemní zásobník plynu Hrušky

V ZÚR JMK vymezené plochy **RTEP01** a **RTEP02** jsou navrženy z důvodu výstavby zařízení souvisejících s těžbou a uskladněním zemního plynu.

Plocha územních rezerv je vyznačena schématickým zobrazením v grafické části.

Po společném jednání byly vypuštěny koridory územních rezerv:

- **RTEP03** VVTL plynovody DN 400 PN 80, DN 250 PN 200, DN 150 – 200 PN 210 Podivín – Hrušky – Prušánky – Dolní Bojanovice byl vypuštěn z politiky územního rozvoje, záměr již není sledován;
- **RTEP04** VVTL plynovod DN 700 Dolní Dunajovice – hranice ČR / Rakousko byl vypuštěn z politiky územního rozvoje, záměr již není sledován.

Po společném jednání byly vypuštěny koridory:

- **koridor RTEE01** Sokolnice – hranice ČR / Rakousko (– Bisamberg), přestavba stávajícího vedení 220 kV na 400 kV a nové vedení VVN 400 kV. Po dohodě s dotčeným orgánem bude problematika trasování koridoru **RTEE01** řešena územní studií, viz *kap. I. textové části ZÚR JMK*, a to z důvodu, že nelze splnit požadavek politiky územního rozvoje na vedení koridoru mimo Lednicko-valtický areál a CHKO Pálava.
- **RTEE02** vedení 400 kV Sokolnice – hranice kraje (– Otrokovice) a **RTEE03** (Slavětice –) hranice kraje – Čebín, zdvojení vedení 400 kV (V434), a to na základě politiky územního rozvoje, kde pro záměry E19 a E20 je stanoven úkol pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady prověřit účelnost a reálnost rozvojového záměru. Následně na základě splněného úkolu ministerstva je politikou územního rozvoje stanoven úkol pro územní plánování prověřit územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a podle výsledků prověření zajistit ochranu území pro tyto rozvojové záměry

Vodní hospodářství

(k bodům 336 – 339)

V ZÚR JMK jsou navrženy plochy územních rezerv vhodné pro akumulaci povrchových vod.

Plochy územních rezerv jsou navrženy z důvodu územní ochrany těchto ploch pro případné řešení dopadů klimatické změny, především pro snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, v dlouhodobém horizontu (v příštích padesáti až sto letech). Vodní zdroje České republiky jsou naprosto závislé na srážkách a rozkolísanosti srážko-odtokového systému. V důsledku klimatických změn se množství ročních srážek příliš nemění, ale lze očekávat změnu jejich časového rozložení, prodlužují se bezsrážková období a zvyšuje se výskyt extrémních jevů (povodně a sucha). Zajištění zdrojů vody pro obyvatelstvo je veřejným zájmem, který hájí MZe a MŽP prostřednictvím uplatňování Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod a základních zásad využití území, (dále jen „Generel LAPV“).

ZÚR JMK vymezují plochy územních rezerv vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV), a to v souladu s politikou územního rozvoje (kap. Vodní hospodářství, bod 167) a v souladu s § 28a zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů ve znění pozdějších předpisů (vodní zákon). ZÚR JMK vymezují celkem **10 ploch územních rezerv LAPVR**.

Hlavními důvody pro hájení územních rezerv jsou:

- a) Česká republika leží na rozhraní jednoho z hlavních evropských rozvodí a je závislá na vodě z atmosférických srážek, kterou je nutné zadržet a která rovněž dotuje podzemní vody;
- b) voda je základní a strategickou surovinou podmiňující udržení dosažené úrovně lidské společnosti;
- c) předpovědní modely předpokládají, že se postupně vyskytne změna klimatu s předpokládaným nepříznivým vlivem na vodní zdroje;
- d) vodní nádrž nelze realizovat kdekoliv – stěžejní jsou morfologické, hydrologické a geologické podmínky ve vytípaném území;
- e) vymezené území nesmí být zatíženo negativními vlivy (znečištěním, významnou veřejnou infrastrukturou, kompaktní zástavbou apod.);
- f) navržené lokality vhodné pro výstavbu vodních nádrží jsou jedinečné a nenahraditelné, jejich územní ochrana je dlouhodobou záležitostí datovanou již do minulého století, naposledy formou směrného vodohospodářského plánu, nyní Generelu LAPV;
- g) v neposlední řadě při rozhodnutí o realizaci bude vždy rozhodovat veřejný zájem.

Pro ochranu ploch územních rezerv jsou v Generelu LAPV stanoveny podmínky využití území:

V těchto územích není možné navrhovat záměry na umístění zejména:

- a) *nových staveb technické a dopravní infrastruktury mezinárodního, republikového a jiného nadmístního významu s výjimkou staveb, kde bude prokázáno projektovou dokumentací, že jejich umístění nebo provedení anebo užívání neztíží budoucí využití území dotčené předmětnou stavbou pro akumulaci povrchových vod,*
- b) *změny dokončených staveb technické a dopravní infrastruktury mezinárodního, republikového a jiného nadmístního významu s výjimkou staveb, kde bude prokázáno projektovou dokumentací, že jejich umístění nebo provedení anebo užívání neztíží budoucí využití území dotčené předmětnou stavbou pro akumulaci povrchových vod,*
- c) *staveb a zařízení pro průmysl, energetiku, zemědělství, těžbu nerostů, a dalších staveb, zařízení a činností, které by mohly narušit geologické a morfologické poměry v území předpokládaného profilu přehrady nebo jinak nepříznivě ovlivnit budoucí vodohospodářské využití plochy zátopy vodní nádrže, a to jak samotným rozsahem staveb ve vymezeném území (např. sídelní útvary), velkými plochami pro podnikání s investičně náročnými vedeními technické infrastruktury, tak jejich následným provozem (např. skládky zvláštních a nebezpečných odpadů, odkaliště, sklady pohonných hmot atd.).*

Smyslem výše uvedených podmínek je neomezovat současné činnosti v území chráněných pro akumulaci povrchových vod nad míru nezbytně nutnou a naopak umožnit prostřednictvím územních plánů využití těchto území, které by bylo v souladu s § 28a odst. 1 vodního zákona a zohledňovalo předpokládaný časový horizont (příštích padesát až sto let).

Lokality ploch územních rezerv:

Čučice

Lokalita je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Oslava jako plocha územní rezervy **LAPVR 01**. Z Generelu LAPV vyplývá, že by měla sloužit jako rezerva pro vodárenský zdroj VN Mostiště (dle studie dopadů klimatické změny dojde k poklesu kapacity vodního zdroje Mostiště až o 57 %), zároveň se uvažuje jako záložní zdroj vody pro JE Dukovany a dále může zajistit lokální protipovodňovou ochranu sídel a nadlepšování ekologických průtoků na dolním úseku Oslavy.

Vysočany

Lokalita je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Želetavka jako plocha územní rezervy **LAPVR 02**. Z Generelu LAPV vyplývá, že by měla sloužit pro nadlepšování minimálních průtoků pro zajištění nezbytných ekologických funkcí průtoků v Želetavce a zajistit dotování vodárenského odběru z nádrže Vranov nad Dyjí (pro skupinový vodovod Vranov – Moravské Budějovice – Dukovany) nebo z vodárenské nádrže Znojmo.

Kuřimské Jestřabí

Lokalita je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Libochovka jako plocha územní rezervy **LAPVR 03**. Z Generelu LAPV vyplývá, že by měla sloužit pro nadlepšování minimálních průtoků pro zajištění nezbytných ekologických funkcí průtoků v málo vodných tocích Libochovka a především Bobrůvka (Loučka) s případnými pozitivními účinky až do řeky Svratky, např. také posilování nynějšího záložního vodního zdroje Pisárky (pro Brněnskou aglomeraci).

Otaslavice

Lokalita je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Brodečka jako plocha územní rezervy **LAPVR 04**. Z Generelu LAPV vyplývá, že by měla sloužit jako rezervní vodárenský zdroj pro posílení vodárenského zdroje VN Opatovice a víceúčelové využití by umožnilo lokální protipovodňovou ochranu sídel a nadlepšování ekologických průtoků dolního úseku Brodečky a Hané.

Plaveč

Lokalita je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Jevišovka jako plocha územní rezervy **LAPVR 05**. Z Generelu LAPV vyplývá, že potencionálně by měla sloužit jako vodní zdroj pro povodí Jevišovky s malou vodností toků. Víceúčelové využití by umožnilo lokální protipovodňovou ochranu a v součinnosti s VD Jevišovice a VD Výrovce, by v případě výraznějších nepříznivých projevů klimatické změny mohl nadlepšovat minimální průtoky pro zajištění nezbytných ekologických funkcí dolního úseku Jevišovky.

Rychtářov

Lokalita je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Velká Haná jako plocha územní rezervy **LAPVR 06**. Z Generelu LAPV vyplývá, že by měla sloužit jako vodárenský zdroj pro Vyškovsko a Prostějovsko v soustavě se stávající VN Opatovice. Víceúčelové využití by umožnilo lokální protipovodňovou ochranu sídel a nadlepšování ekologických průtoků dolního úseku Hané.

Terezín

Lokalita je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Trkmanka jako plocha územní rezervy **LAPVR 07**. Z Generelu LAPV vyplývá, že by měla sloužit jako vodní zdroj pro bilančně problematické a málovodné povodí Trkmanky a zejména pro nadlepšování ekologických průtoků v Trkmance.

Úsobrno

Lokalita je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Úsobrnka jako plocha územní rezervy **LAPVR 08**. Z Generelu LAPV vyplývá, že by měla sloužit jako vodní zdroj pro bilančně problematickou oblast tzv. Malé Hané a zajištění ekologických průtoků v Jevíčce a Třebůvce, je využitelná i jako vodárenský vodní zdroj.

Horní Kounice

Lokalita je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Rokytná jako plocha územní rezervy **LAPVR 09**. Z Generelu LAPV vyplývá, že by měla sloužit jako vodní zdroj pro zásobování pitnou vodou

v oblasti a může sloužit jako doplňkový zdroj vody pro JE Dukovany. Lokalita by mohla sloužit pro nadlepšování ekologických průtoků v dolním úseku Rokytné s možným příznivým účinkem až do řeky Jihlavy.

Želešice

Lokalita je v návrhu ZÚR JMK vymezena na vodním toku Bobrava jako plocha územní rezervy **LAPVR10**. Z Generelu LAPV vyplývá, že by měla sloužit jako vodní zdroj pro vodohospodářské potřeby v málovodném povodí Bobravy a víceúčelové využití by umožnilo lokální protipovodňovou ochranu pro obce a průmyslové objekty níže podél řeky. V případě výraznějších nepříznivých projevů klimatické změny může být vodní zdroj využit pro nadlepšování minimálních průtoků pro zajištění nezbytných ekologických funkcí na dolním úseku Bobravy a také ke zlepšování jakosti vody ve Svatce pod brněnskou aglomerací (zlepšení ředícího poměru ve Svatce).

Plochy územních rezerv jsou koordinovány s plochami územních rezerv Kraje Vysočina (**LAPVR01, LAPVR02, LAPVR09**) a Olomouckého kraje (**LAPVR04, LAPVR08**).

Po společném jednání nedošlo ke změnám vymezení ploch územních rezerv.

G.5. Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje

(k bodu 340)

Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje je stanoveno z důvodu zajištění a uchování těchto hodnot. Je zájem zachovat přírodní bohatství území, jedinečnou kulturní krajinu, jedinečnou urbanistickou strukturu i strukturu osídlení. Územní podmínky jsou provázány s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje.

G.5.1. Územní podmínky koncepce ochrany a rozvoje přírodních hodnot území kraje

(k bodům 341 – 342)

Kapitola uvádí výčet nejvýznamnějších přírodních hodnot na území Jihomoravského kraje a stanovuje pro jejich ochranu a rozvoj požadavky na uspořádání území a úkoly pro územní plánování. V této kapitole stanovené požadavky na uspořádání území a úkoly pro územní plánování se promítají do stanovených priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území uvedené v *kap. A. textové části ZÚR JMK* i do požadavků na uspořádání území a úkolů pro územní plánování stanovených pro vymezené rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti na území Jihomoravského kraje v *kap. B. a C. textové části ZÚR JMK*. Jedině ve vzájemné součinnosti lze soubor požadavků a úkolů v této kapitole považovat za úplný.

G.5.2. Územní podmínky koncepce ochrany a rozvoje kulturních hodnot území kraje

(k bodům 343 – 344)

Kapitola uvádí výčet nejvýznamnějších kulturních hodnot na území Jihomoravského kraje a stanovuje pro jejich ochranu a rozvoj požadavky na uspořádání území a úkoly pro územní plánování. V této kapitole stanovené požadavky na uspořádání území a úkoly pro územní plánování se promítají do stanovených priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje

území uvedené v *kap. A. textové části ZÚR JMK* i do požadavků na uspořádání území a úkolů pro územní plánování stanovených pro vymezené rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti na území Jihomoravského kraje v *kap. B. a C. textové části ZÚR JMK*. Jedině ve vzájemné součinnosti lze soubor požadavků a úkolů v této kapitole považovat za úplný.

G.5.3. Územní podmínky koncepce ochrany a rozvoje civilizačních hodnot území kraje

(k bodům 345 – 346)

Kapitola uvádí výčet nejvýznamnějších civilizačních hodnot na území Jihomoravského kraje a stanovuje pro jejich ochranu a rozvoj požadavky na uspořádání území a úkoly pro územní plánování. V této kapitole stanovené požadavky na uspořádání území a úkoly pro územní plánování se promítají do stanovených priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území uvedené v *kap. A. textové části ZÚR JMK* i do požadavků na uspořádání území a úkolů pro územní plánování stanovených pro vymezené rozvojové oblasti, rozvojové osy a specifické oblasti na území Jihomoravského kraje v *kap. B. a C. textové části ZÚR JMK*. Jedině ve vzájemné součinnosti lze soubor požadavků a úkolů v této kapitole považovat za úplný.

G.6. Stanovení cílových charakteristik krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení

(k bodům 347 – 350)

Vymezení cílových charakteristik krajiny vyplývá z požadavků Evropské úmluvy o krajině (dále Úmluva), která vstoupila v platnost 1. 3. 2004. Hlavním cílem Úmluvy je zajistit ochranu jednotlivých typů evropské krajiny, aktivní péči o krajinu v souladu s principy jejího udržitelného využívání a koordinovat plánování činností v krajině. Úmluva vychází z poznání, že krajina je předmětem veřejného zájmu, plní významnou roli v zemědělství, ekologii, kultuře a společnosti a je významnou součástí života obyvatel. Úmluva požaduje, aby péče o krajinu měla charakter udržitelného rozvoje, zahrnujícího pravidelné udržování krajiny a sladování hospodářských, environmentálních a sociálních zájmů a postupů. Ochrana krajiny je pojímána jako ochrana celého komplexu tvořeného jak kulturní tak přírodní krajinou, zahrnující udržování význačných a charakteristických krajinných celků i jako součást kulturního dědictví.

Návrh ZÚR JMK pro potřeby určení cílových charakteristik krajiny na území JMK stanovuje a vymezuje jednotlivé typy krajin jako části území JMK / krajinné celky, jejichž charakter je výsledkem činností a vzájemného působení přírodních a lidských faktorů (ve smyslu evropské úmluvy o krajině). Cílové charakteristiky krajiny jsou cíle týkající se charakteristických rysů krajiny, pro které návrh ZÚR JMK stanovuje požadavky a úkoly zabezpečující ochranu a zachování význačných nebo charakteristických rysů krajiny, možný udržitelný rozvoj (zajišťující harmonizaci změn způsobených sociálními, hospodářskými a environmentálními procesy) a vytváření kvalit krajiny do budoucna. Tyto cíle se opírají o identifikované krajinné, přírodní a kulturně historické hodnoty krajiny. Stanovené cílové charakteristiky rovněž reagují na zjištěné negativní nebo rušivé jevy v krajině. Stanovené cílové charakteristiky akceptují činnost člověka v území jako zásadní podmínku pro zachování kulturní krajiny.

Pro každý z vymezených krajinných typů jsou stanoveny územní podmínky pro zachování nebo dosažení cílových charakteristik dělící se na obecnější „požadavky na uspořádání a využití území“

a konkrétnější „úkoly pro územní plánování“, kterými jsou vyjádřeny územně plánovací opatření podporující ochranu, správu a plánování krajiny ve smyslu Evropské úmluvy o krajině.

(k bodům 351 – 352)

1. Krajinný typ Bělokarpatký

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v nejvýchodnější části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k celkům středně velkým.

Sousedícími celky jsou na severní straně Veselsko-strážnický KC a Velický KC. Bělokarpatký KC je svým charakterem vůči sousedním KC kontrastní, nicméně jeho hranice jsou spíše nevýrazné. Přirozené pokračování má Bělokarpatký KC východním směrem ve Zlínském kraji a jižním směrem na Slovensku.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově vyvýšený a členitý reliéf s četnými a místy výraznými údolními zářezy menších vodních toků, velké, místy až převažující zastoupení lesů, rozsáhlé plochy luk, relativně menší zastoupení ploch orné půdy a poměrně malé zastoupení sídel (výhradně venkovského typu).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	4185,3	27,0
smíšené lesy	3515,4	22,7
listnaté lesy	2657,0	17,1
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	1488,0	9,6
louky	1014,0	6,5
komplexní systémy kultur a parcel	694,7	4,5
střídající se lesy a křoviny	579,2	3,7
vinice	440,0	2,8
trávníky a přírodní pastviny	384,5	2,5
městská nesouvislá zástavba	282,1	1,8
jehličnaté lesy	136,3	0,9
zařízení pro sport a rekreaci	135,1	0,9
roční kultury přidané ke stálým kulturám	0,0	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- výrazné lesnaté horizonty hřbetu Bílých Karpat;
- pohledově otevřená krajina s pestrým způsobem využití s významnými výhledy do okolních krajinných celků;

- rozsáhlé cenné lesní a luční ekosystémy, květnaté louky, poměrně pestrá struktura nelesní dřevinné vegetace prezentovaná skupinami dřevin či výraznými solitéry (Suchov, Javorník ad.);
- velká rozloha ekologicky cenných lesních porostů;
- přírodě blízké úseky vodních toků s doprovodnými porosty (např. Kuželovský potok);
- mimořádný rekreační potenciál – oblast atraktivní pro měkké formy rekreaci (turistika, cykloturistika, hipoturistika apod.);
- zachovalá struktura venkovských sídel (Suchov, vesnická památková zóna Javorník – Kopánky);
- nepřítomnost výškově dominantních staveb a objektů (např. větrných elektráren).

Přírodní hodnoty:

CHKO Bílé Karpaty (I. – IV. zóna), NPR Čertoryje, NPR Jezevčí, NPR Porážky, NPR Zahrady pod Hájem, PR Kútky, PR Machová, NPP Búrová, PP Nad Vápenkou, PP Vápenky, PP Velický hliník, PP Žerotín, EVL Bílé Karpaty, EVL Čertoryje, EVL Javorník – hliník, EVL Nad Vápenkou.

Kulturně historické hodnoty:

VPZ Javorník-Kopánky, VPZ Vápenky.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- místy nadměrné rekreační využití;
- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování přírodních a krajinných hodnot území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu Evropské úmluvy o krajině (EÚoK).

Plochy zemědělsky intenzivně obhospodařované a půdy bez trvalého vegetačního krytu jsou v různé míře vystaveny erozi půdy. Vznik a rozšíření větrné eroze je podmíněno zejména otevřeným terénem s malým podílem vzrostlé dřevinné vegetace, náchylností půdy k působení větrné eroze a příhodnými větrnými a vlhkostními poměry. Míra působení vodní eroze na zemědělské půdě závisí zejména na sklonu a délce neděleného svahu, charakteru půdy, způsobu obhospodařování, druhu pěstované plodiny a intenzitě a délce srážek atd.

Téma vodní a větrné eroze se objevuje v některých tématech řešených v rámci zpracování SWOT analýzy pro hlavní tematické okruhy ÚAP JMK (2013). Náchylnost půd k vodní a větrné erozi půd v jižní části kraje byla zařazena mezi hrozby pro téma Příroda – biodiverzita a ekosystémy, dotváření prostorové struktury krajiny a její estetické atraktivnosti vegetačními úpravami bylo zařazeno mezi příležitosti pro téma Krajina a jako slabá stránka pro téma ZPF a PUPFL je uveden velký podíl zornění rozsáhlých půdních bloků zemědělské půdy způsobující problémy s ekologickou stabilitou ploch, vodní a větrnou erozí.

S cílem omezení působení vodní a větrné eroze je formulován požadavek podpory protierozních opatření a opatření k zajištění zadržování vody v krajině. Jedná se zejména o podporu zvyšování rozsahu ploch nelesní vegetace s protierozní funkcí a podporu způsobů využití území, které nebudou

proces eroze prohlubovat. Zvýšení stability půd z hlediska jejich erozního ohrožení je zařazeno mezi priority Národního programu na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR.

Výrazné lesnaté horizonty hřbetu Bílých Karpat jsou krajinou hodnotou vymezeného území. Ochrana jejich vizuálního působení před rušivými vlivy za jaké je považována například výstavba výškově, prostorově a objemově výrazných staveb představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

Ve vymezeném území se nachází pouze venkovská sídla, z nichž některá se vyznačují zachovanou strukturou původních venkovských sídel (Suchov), případně také dochovanými soubory venkovských staveb (VPZ Javorník – Kopánky, VPZ Vápenky). Zachování těchto krajinných hodnot představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

S cílem minimalizace rozsahu negativních vlivů identifikovaných pro dané území je formulována podmínka rozvoje měkkých forem rekreace a usměrnění výstavby objektů individuální rekreace.

(k bodům 353 – 354)

2. Krajinný typ Velický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve východní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k nejmenším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Veselsko-strážnický KC a na jihovýchodní až jihozápadní straně Bělokarpatký KC. Ohraničení Velického KC vůči sousedním celkům je zpravidla nevýrazné. Přirozené pokračování má Velický KC severním až severovýchodním směrem ve Zlínském kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří výrazně vlnitý reliéf s různě výraznými údolními zářezy, převažující zemědělské využití s bloky orné půdy a místy významným zastoupením vinic či travních porostů, malé zastoupení lesů a poměrně hustá sídelní struktura (různě velké vesnice).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	4705,9	74,3
městská nesouvislá zástavba	399,3	6,3
vinice	375,5	5,9
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	370,3	5,8
komplexní systémy kultur a parcel	173,8	2,7
roční kultury přidané ke stálým kulturám	146,3	2,3
listnaté lesy	64,0	1,0
průmyslové nebo obchodní zóny	38,6	0,6
ovocné sady a keře	36,0	0,6
střídající se lesy a křoviny	10,0	0,2
trávníky a přírodní pastviny	8,3	0,1
louky	4,1	0,1
smíšené lesy	0,3	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina zvláště reliéfu na úpatí Bílých Karpat;
- výrazné dálkové pohledy na navazující i vzdálenější krajinné celky;
- neurbanizované partie údolí Veličky s pestrou strukturou využití a několika ekologicky cennými lokalitami;
- vinice v členitém území zvýrazňující tvary georeliéfu;
- architektonická a kulturně-historická dominanta poutní kaple Svatého Antonína.

Přírodní hodnoty:

EVL Bílé Karpaty, EVL Čertoryje, EVL Jasenová, EVL Lipov – kostel, EVL Milejovské louky, CHKO Bílé Karpaty (I. – IV. zóna), PR Háj u Louky, PR Hloží, PR Kobylí hlava, PP Borky, PP Háj u Lipova, PP Střečkův kopec, PP Milejovské louky.

Kulturně historické hodnoty:

VPR Blatnice – Stará Hora.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- místy rozsáhlé nečleněné plochy orné půdy ohrožené vodní a větrnou erozí;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Jejich naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Výrazné dálkové pohledy na navazující i vzdálenější krajinné celky jsou krajinou hodnotou vymezeného území. Ochrana jejich vizuálního působení před rušivými vlivy za jaké je považována například výstavba výškově, prostorově a objemově výrazných staveb představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

Ochrana kulturně-historická dominanty poutní kaple Svatého představuje cíl zachování určujícího znaků krajiny ve smyslu EÚoK. Ochrana je vztažena k necitlivým zásahům v krajině, které mohou vést k oslabení vizuálního působení této dominanty a tedy i k oslabení charakteru této krajiny.

(k bodům 355 – 356)

3. Krajinný typ Veselsko-strážnický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve východní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k celkům malým.

Sousedícími celky jsou na severozápadní straně Dyjsko-moravský KC, na východní straně Velický KC a na jižní straně Bělokarpatký KC. Ohraničení Veselsko-strážnického KC je poměrně výrazné vůči Dyjsko-moravskému KC, zatímco vůči dvěma dalším sousedním celkům je spíše nevýrazné. Přirozené pokračování má Veselsko-strážnický KC severovýchodním směrem ve Zlínském kraji a v menší míře i jihozápadním směrem na Slovensku.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující plochý až mírně zvlněný reliéf, zcela dominantní zemědělské využití s velkými bloky orné půdy a místy významným zastoupením vinic a sadů a minimální zastoupení lesů. Zastoupení sídel je velmi nerovnoměrné, se skupinou středně velkých vesnic ve východní až jihovýchodní části a s téměř souvislým sídelním pásem při dlouhém severozápadním okraji (včetně měst Veselí nad Moravou a Strážnice).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	6508,5	76,4
městská nesouvislá zástavba	811,7	9,5
komplexní systémy kultur a parcel	488,5	5,7
vinice	187,1	2,2
ovocné sady a keře	152,0	1,8
průmyslové nebo obchodní zóny	140,7	1,7
silniční a železniční sítě a přilehlé prostory	85,0	1,0
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	84,6	1,0
smíšené lesy	29,7	0,3
listnaté lesy	25,2	0,3
roční kultury přidané ke stálým kulturám	7,9	0,1
plochy městské zeleně	3,0	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s významnými pohledy do okolních krajinných celků;
- rozsáhlé neurbanizované partie.

Přírodní hodnoty:

PPk Strážnické Pomoraví, EVL Strážnicko, PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, CHKO Bílé Karpaty (I. – IV. zóna), CHOPAV – Kvartér řeky Moravy.

Kulturně historické hodnoty:

VPR Blatnice – Stará Hora, VPR Petrov – Píže, MPZ Veselí nad Moravou, MPZ Strážnice.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé plochy zemědělské půdy s nízkým podílem krajinné zeleně;
- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí;
- vedení ZVN a VVN;
- srůstání sídel při okraji nivy Moravy;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Proces suburbanizace, srůstání sídel při okraji nivy Moravy, je procesem negativně ovlivňujícím charakter této zemědělské krajiny, ztrácí se specifika jednotlivých sídel, dochází k zastavování volné krajiny, snižování její prostupnosti atd. S cílem omezení tohoto trendu je formulována územní podmínka požadující ochranu neurbanizovaných partií krajiny v nivě Moravy a podél silnice I/55. Omezování negativních důsledků suburbanizace pro udržitelný rozvoj území naplňuje priority stanovené politikou územního rozvoje (čl. 19).

(k bodům 357 – 358)

4. Krajinný typ Dyjsko-moravský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jihovýchodní až jižní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k mírně rozsáhlejším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Lednicko-valtický KC a Mikulovský KC, na severní straně Dyjsko-svratecký KC, Velkobílovický KC, Dubňanský KC a Kyjovsko-bzenecký KC a na východní straně Veselsko-strážnický KC. Ohraničení Dyjsko-moravského KC vůči sousedícím celkům jsou vesměs poměrně ostrá, méně jednoznačná je pouze severozápadní část rozmezí vůči Velkobílovickému KC.

Přirozené pokračování má Dyjsko-moravský KC severovýchodním směrem ve Zlínském kraji a jihovýchodním a jižním směrem na Slovensku a v Rakousku.

Krajinný celek je tvořen údolními nivami dolních toků Moravy a Dyje. Díky tomu má výrazně protáhlý a lomený tvar a rovinatý reliéf. K dalším charakterizujícím rysům patří hustá říční síť (s hlavními toky Moravy a Dyje, místy se větvícími do více koryt přirozeného i umělého původu), velké, místy až převažující zastoupení lesů, zemědělské využití dílčích partií území s převažujícími bloky orné půdy a nízké zastoupení sídel (města Břeclav a Hodonín a okrajové partie některých dalších sídel).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
listnaté lesy	37,3	8890,6
orná půda mimo zavlažovaných ploch	35,9	8554,7
louky	6,8	1615,2
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	5,3	1258,5
městská nesouvislá zástavba	4,4	1046,0
střídající se lesy a křoviny	2,9	685,4
komplexní systémy kultur a parcel	2,1	500,7
průmyslové nebo obchodní zóny	1,7	398,0
zařízení pro sport a rekreaci	0,8	186,6
vodní plochy	0,6	134,3
vodní toky a cesty	0,6	134,7
silniční a železniční sítě a přilehlé prostory	0,4	100,8
plochy městské zeleně	0,2	57,1
smíšené lesy	0,2	45,6
staveniště	0,2	39,2
těžba hornin	0,2	43,3
trávníky a přírodní pastviny	0,2	56,9
jehličnaté lesy	0,1	31,2
ovocné sady a keře	0,1	32,3
vinice	0,1	12,2
pláže, duny, písky	0,0	0,1

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- komplexy lužních lesů s porosty pralesního charakteru;
- dochované části přirozených říčních systémů;
- komponovaná krajina Lednicko-valtického areálu;
- rekreačně atraktivní oblast (měkké formy rekreace).

Přírodní hodnoty:

PPk Mikulčický luh, PPK Niva Dyje, PPK Strážnické Pomoraví, EVL Břeclav – kaple u nádraží, EVL Hodonínská doubrava, EVL Milovický les, EVL Niva Dyje, EVL Očov, EVL Soutok – Podluží, EVL Strážnická Morava, EVL Strážnicko, EVL Vypálenky, PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, PO Lednické rybníky, PO Pálava, PO Soutok-Tvrdonicko, CHKO Pálava (I. – IV. zóna), NPR Cahnov – Soutok, NPR Křivé jezero, NPR Lednické rybníky, NPR Raňšpurk, PR Oskovec, PR Oskovec II, PR Skařiny, PR Stibůrkovská jezera, NPP Pastvisko u Lednice, NPP Váté písky, PP Jezírko Kutnar, PP Květné jezero, PP Očovské louky, PP Osypané břehy, PP Vypálenky, CHOPAV – Kvartér řeky Moravy.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Strážnice, KPZ Lednicko-valtický areál.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé, krajinnou zelení málo členěné plochy orné půdy v nivě Moravy v prostoru mezi Rohatcem a Strážnicí;
- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí;
- zástavba větších sídel v přirozených záplavových územích;
- pohledově znehodnocující vedení tras energetické infrastruktury (ZVN a VVN);
- upravené úseky říčních koryt;
- trasa dálnice D2.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Lužní lesy nacházející se v oblasti soutoku řek Moravy a Dyje tvoří zhruba 1/3 rozlohy tohoto ekosystému v ČR. Jedná se o ekosystém cenný nejen z pohledu krajinného, ale také přírodovědného (vyznačují se velkou biodiverzitou) a vodohospodářského. O výjimečnosti tohoto území svědčí mj. rozsah území chráněných ve smyslu zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Jedním z faktorů ovlivňujícím fungování a kvalitu tohoto ekosystémů je voda a pravidelné záplavy ovlivňující půdní a geologické poměry, které jsou následně rozhodující pro faunu a flóru dané oblasti. Ochrana přirozeného vodního režimu je tedy základní podmínkou zachování této cenné krajiny. Zároveň je ve vymezeném území nutné vytvořit takové územní podmínky, které zajistí adekvátní ochranu sídel nacházejících se v nivě řek, v jejich přirozených záplavových územích.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Pro své přírodní a krajinné hodnoty patří vymezené území mezi turisticky atraktivní oblasti kraje. S cílem minimalizace rozsahu potenciálně negativních vlivů spojených s rozvoje cestovního ruchu

a rekreace je formulována podmínka rozvoje měkkých forem rekreace při respektování výše uvedených hodnot.

(k bodům 359 – 360)

5. Krajinný typ Dubňanský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jihovýchodní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří ke středně velkým celkům.

Sousedícími krajinnými celky jsou na západní straně Čejkovický KC, na severozápadní straně Ždánicko-kloboucký KC, na severní straně Kyjovsko-bzenecký KC, na východní až jihovýchodní straně Dyjsko-moravský KC a na jihozápadní straně Velkobílovický KC. Ohraničení Dubňanského KC vůči sousedícím celkům jsou výrazná tam, kde jsou daná okraji lesních komplexů a celků nebo okrajem údolní nivy Moravy (vůči Dyjsko-moravskému KC).

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující ploché až mírně zvlněný reliéf vázaný vesměs na podloží vátých písků, celkově převažující zastoupení lesů (většinou soustředěných v rámci rozsáhlého komplexu), menšinové zemědělské využití s bloky orné půdy a významným zastoupením vinic a sadů, zastoupení rybníční soustavy (v západní části) a soustředění sídel v severozápadní až střední části KC (vesměs větších, včetně města Dubňan).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	5026,2	27,2
jehličnaté lesy	4731,1	25,6
listnaté lesy	2572,1	13,9
smíšené lesy	2142,0	11,6
střídající se lesy a křoviny	1647,7	8,9
městská nesouvislá zástavba	620,4	3,4
vodní plochy	478,2	2,6
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	431,5	2,3
vinice	284,9	1,5
trávníky a přírodní pastviny	168,1	0,9
ovocné sady a keře	139,3	0,8
pláže, duny, písky	70,4	0,4
komplexní systémy kultur a parcel	70,1	0,4
skládky	47,9	0,3
průmyslové nebo obchodní zóny	31,4	0,2
silniční a železniční sítě a přilehlé prostory	25,7	0,1
louky	8,0	0,0
staveniště	0,7	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- rozsáhlý lesní komplex na vátych píscích;
- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí;
- rybníční soustava v západní části krajinného celku;
- drobné krajinné struktury sadů a vinic ve výrazně zvlněném území jihozápadně od Milotic;
- soubory vinařských sklepů s lisovnými (Milotice – Šidleny, Ratíškovice – Nácestky).

Přírodní hodnoty:

PPk Strážnické Pomoraví, EVL Bzenecká střelnice, EVL Hodonínská doubrava, EVL Horky u Milotic, EVL Jezero, EVL Kapánsko, EVL Očov, EVL Písečný rybník, EVL Strážnická Morava, EVL Váté písky, EVL Vracovská doubrava, PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, PR Horky, PR Písečný rybník, PR Stupava, NPP Váté písky, PP Jezero, PP Osypané břehy, PP Pánov, PP Vojenské cvičiště Bzenec, CHOPAV – Kvartér řeky Moravy.

Kulturně historické hodnoty:

- soubory vinařských sklepů s lisovnými (Milotice – Šidleny, Ratíškovice – Nácestky).

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlý zemědělský areál západně od Milotic;
- vedení ZVN a VVN;
- regulace vodních toků;
- plochy po těžbě lignitu.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často

vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází drobné vodní toky, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

V území se nachází několik ploch s pozůstatky těžební činnosti (těžba lignitu). Stanovena je územní podmínka znovuvyužití ploch brownfield po těžbě za účelem podpory revitalizačních a rekultivačních činností v těchto plochách.

(k bodům 361 – 362)

6. Krajinný typ Kyjovsko-bzenecký

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve východní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří ke spíše menším celkům.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující mírně až výrazně zvlněný reliéf, převažující zemědělské využití s velkými bloky orné půdy a místy významným zastoupením vinic a nízké zastoupení lesů (výhradně menších celků). Sídlní struktura je dosti hustá a pestrá, s vesnicemi různých velikostí i s městy (Kyjov, Vracov, Bzenec).

Sousedícími celky jsou na západní straně Ždánicko-kloboucký KC, na severní straně Ždánicko-chřibský KC, na jihovýchodní straně Dyjsko-moravský KC a na jižní straně Dubňanský KC. Ohraničení Kyjovsko-bzeneckého KC vůči sousedícím celkům jsou výrazná tam, kde jsou daná okraji lesních komplexů (vůči Ždánicko-chřibskému KC na severní straně a většinou i vůči Dubňanskému KC na jižní straně), zatímco vůči Dyjsko-moravskému KC je hranice méně výrazná a vůči Ždánicko-klobouckému KC zcela nejednoznačná. Přirozené pokračování má Kyjovsko-bzenecký KC severovýchodním směrem ve Zlínském kraji.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	149,8	1,1
jehličnaté lesy	73,3	0,5
komplexní systémy kultur a parcel	287,8	2,1
listnaté lesy	0,0	0,0
městská nesouvislá zástavba	1595,4	11,6
orná půda mimo zavlažovaných ploch	10328,5	74,8
ovocné sady a keře	412,3	3,0

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
průmyslové nebo obchodní zóny	62,8	0,5
smíšené lesy	251,1	1,8
střídající se lesy a křoviny	3,1	0,0
vinice	609,4	4,4
vodní plochy	27,1	0,2

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s mírně až výrazně zvlněným reliéfem;
- výhledy do okolních krajinných celků tvořících „pohledový rámeček“ území;
- plošně nevelké, avšak poměrně četné plochy trvalé vegetace (remízy, skupiny dřevin, vegetace liniového charakteru);
- pestrá struktura využití území v bezprostředním zázemí sídel v členitějších partiích.

Přírodní hodnoty:

EVL Chřiby, EVL Milotice – letiště, EVL Vypálenky, PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, NPP Váté písky, PP Hošťálka, PP Losky, PP Vypálenky, PP Letiště Milonice, CHOPAV – Kvartér řeky Moravy.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Kyjov.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí;
- v jižní části rozsáhlé, krajinnou zelení nečleněné plochy orné půdy;
- regulace vodních toků;
- pohledově znehodnocující vedení tras ZVN a VVN.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je

v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

(k bodům 363 – 364)

7. Krajinný typ Velkobílovický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jižní až jihovýchodní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k mírně rozsáhlejším celkům.

Sousedícími krajinnými celky jsou na západní straně Dyjsko-svratecký KC, na severní straně Židlochovicko-hustopečský KC, Šitbořicko-němčičský KC, Čejkovický KC a Dubňanský KC a na jihovýchodní až jihozápadní straně Dyjsko-moravský KC. Ohraničení Velkobílovického KC vůči sousedním celkům jsou různě výrazná – nejvýraznější na východní, jihovýchodní a západní straně, v ostatních případech spíše nejednoznačná.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující plochý až mírně zvlněný reliéf, zcela dominantní zemědělské využití s velkými bloky orné půdy a významným zastoupením vinic a absence lesů. Hustota sídel je poměrně vysoká – typické jsou především jihomoravské vinařské vesnice; větší sídla na pomezí venkovského a městského typu reprezentují Podivín a Velké Bílovice. Atypickým prvkem je relativně výrazná vyvýšenina Přítlucké hory s architektonickou dominantou kostela v Zaječí.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	21022,1	80,3
městská nesouvislá zástavba	1860,7	7,1
vinice	1192,2	4,6
komplexní systémy kultur a parcel	779,5	3,0
ovocné sady a keře	650,1	2,5
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	359,3	1,4
průmyslové nebo obchodní zóny	175,0	0,7
vnitrozemské bažiny	40,0	0,2

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
listnaté lesy	38,0	0,1
letišťe	36,4	0,1
vodní plochy	6,6	0,0
stavenišťe	2,9	0,0
louky	2,7	0,0
zařazení pro sport a rekreaci	1,5	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s významnými výhledy na okolní krajinné celky;
- rozsáhlé plochy vinic;
- krajinná dominanta Příkladcké hory s vinohrady, maloplošně obhospodařovanými pozemky a architektonickou dominantou kostela v Zaječí.

Přírodní hodnoty:

PPk Niva Dyje, EVL Niva Dyje, EVL Soutok – Podluží, EVL Trkmanec – Rybníčky, EVL Trkmanské louky, PO Soutok-Tvrdonicko, PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, CHKO Pálava (II. zóna), PR Věstonická nádrž, PP Trkmanec-Rybníčky, CHOPAV – Kvartér řeky Moravy.

Kulturně historické hodnoty:

KPZ Lednicko-valtický areál.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé plochy orné půdy bez významného podílu krajinné zeleně s ohrožením vodní a větrnou erozí;
- rozdělení krajinného celku dálnic a souběžnou železnicí;
- vedení ZVN a VVN;
- výrobní areál u šakvického nádraží;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území, vinařství a vinařských obcí včetně jejich rázovitosti představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK. Území se řadí k nejvýznamnějším vinařským oblastem ČR. Pěstování vinné révy výrazně ovlivňuje a utváří obraz zdejší krajiny. V krajině se uplatňují plochy vinohradů, vinné sklepy a jejich areály, v obcích se nachází stavby s typickou architekturou.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy

a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Významnou krajinnou bariérou území je těleso dálnice D2. S cílem omezení dělícího účinku tělesa dálnice je stanovena podmínka zlepšení prostupnosti krajiny např. formou obnovy historických cest či vytvářením nové cestní sítě.

(k bodům 365 – 366)

8. Krajinný typ Ždánicko-chřibský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve střední až jihovýchodní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k větším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Židlochovicko-hustopečský KC, na severozápadní straně Šlapanicko-slavkovský KC, na severní straně Bučovický KC a Ždánicko-chřibský KC, na východní straně Kyjovsko-bzenecký KC a na jižní straně Dubňanský KC a Čejkovicko-velkopavlovický KC. Ohraničení Ždánicko-klobouckého KC je výrazné vůči Ždánicko-chřibskému KC (dané okraji lesních komplexů), zatímco v ostatních případech je hranice nejednoznačná.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující výrazně zvlněný reliéf, převažující zemědělské využití s velkými bloky orné půdy, významným zastoupením vinic (v západní části velmi rozsáhlých) a místy i ovocných sadů, s nepravidelně rozptýlenými lesními celky malé až střední velikosti. Příkřejší svahy jsou často výrazně terasované. Sídelní struktura je poměrně hustá a pestrá, převažují středně velké až velké vesnice, sídla na pomezí venkovského a městského typu reprezentují Ždánice a Klobouky u Brna.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

název zastoupené krajinné oblasti	plocha (ha)	%
ovocné sady a keře	22770,0	69,6
městská nesouvislá zástavba	3039,1	9,3
orná půda mimo zavlažovaných ploch	2212,8	6,8
jehličnaté lesy	1623,8	5,0
jehličnaté lesy	1065,3	3,3
listnaté lesy	895,2	2,7
průmyslové nebo obchodní zóny	675,6	2,1
střídající se lesy a křoviny	285,1	0,9
komplexní systémy kultur a parcel	76,3	0,2
smíšené lesy	56,2	0,2
vinice	33,4	0,1

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s výrazně zvlněným reliéfem;
- četné výhledy do okolních i vzdálených krajinných celků;
- místy ekologicky a krajinářsky cenné lesní porosty, často v dominantní poloze;
- pestrá struktura využití území v členitějších partiích území.

Přírodní hodnoty:

PPk Ždánický les, EVL Chřiby, EVL Kamenný vrch u Kurdějova, EVL Kuntínov, EVL Louky pod Kumstátem, EVL Ochůzky – Nedánov, EVL Polámanky, EVL Přední kout, EVL Stračí, EVL Věteřovská vrchovina, EVL Visengrunty, PO Hovoransko – Čejkovicko, PR Hrádek, PR Kamenný vrch, PR Nosperk, PR Roviny, PR Velký Kuntínov, PR Visengrunty, PR Zázmoníky, NPP Kukle, PP Bohuslavické stráně, PP Jesličky, PP Louky pod Kumstátem, PP Polámanky.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé málo členěné plochy orné půdy, často ohrožené vodní a větrné erozí;
- vedení ZVN a VVN;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora stávajícího charakteru lesnaté nefragmentované krajiny představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Díky svým vysokým krajinným hodnotám patří krajinný celek územím atraktivním zejména pro turistiku, cykloturistiku, hipoturistiku apod. S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje území, turistických aktivit a ochrany krajiny a přírodních hodnot je formulována požadavek na podporu rozvoje měkkých forem rekreace.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází drobné vodní toky, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

(k bodům 367 – 368)

9. Krajinný typ Čejkovicko-pavlovický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jihovýchodní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří ke středně velkým celkům.

Sousedícími celky jsou na severozápadní straně Šitbořicko-němčičský KC, na severní straně Ždánicko-kloboucký KC, na východní straně Dubňanský KC a na jižní až jihozápadní straně Velkobílovický KC. Ohraničení Čejkovicko-velkopavlovického KC vůči sousedním celkům jsou nevýrazná.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující mírně až výrazně zvlněný reliéf, převažující zemědělské využití s velkými bloky orné půdy a rozsáhlými vinicemi a nízké zastoupení lesů (menších až středně velkých celků). Některé příkřejší svahy jsou výrazně terasované. Hustota sídel je poměrně vysoká – typické jsou především velké jihomoravské vinařské vesnice, sídla na pomezí venkovského a městského typu reprezentují Velké Pavlovice.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	11342,9	59,9
vinice	3648,3	19,3
listnaté lesy	1100,0	5,8
ovocné sady a keře	985,3	5,2
městská nesouvislá zástavba	954,6	5,0
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	530,7	2,8

komplexní systémy kultur a parcel	238,5	1,3
průmyslové nebo obchodní zóny	58,6	0,3
vodní plochy	46,1	0,2
smíšené lesy	31,0	0,2
střídající se lesy a křoviny	0,0	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- celková pestrost reliéfu a způsobů využití s četnými vinicemi a sady;
- výhledy do okolních krajin (především ze západní části krajinného celku);
- pestrá struktura využití území v bezprostředním zázemí většiny sídel v členitějších partiích;
- venkovská sídla s dochovanou historickou strukturou;
- menší lesní plochy s kvalitními lesními porosty.

Přírodní hodnoty:

EVL Bílý kopec u Čejče, EVL Čejkovické Špidlázky, EVL Hovoranské louky, EVL Hovoranský hájek, EVL Kamenný vrch u Kurdějova, EVL Kapánsko, EVL Klínky, EVL Kuntínov, EVL Přední kopaniny, EVL Vrbický hájek, EVL Zimarky, PO Hovoransko – Čejkovicko, PP Hovoranské louky, PR Zázmoníky, PP Nivky za Větrákem, PP Špidlázky, PP Výchoz, PP Zimarky, PP Kamenný vrch u Kurdějova a PP Přední kopaniny, PP Bílý kopec u Čejče.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- vedení ZVN a VVN (Mutěnice, Čejč, Kobylí, Hustopeče ad.);
- vysoké procento zornění;
- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí;
- v centrální (a severní) části plochy KC jsou zemědělské půdy silně ohrožené erozí;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území, vinařství a vinařských obcí včetně jejich rázovitosti představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK. Území se řadí k nejvýznamnějším vinařským oblastem ČR. Pěstování vinné révy výrazně ovlivňuje a utváří obraz zdejší krajiny. V krajině se uplatňují plochy vinohradů, vinné sklepy a jejich areály, v obcích se nachází stavby s typickou architekturou.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň,

trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází drobné vodní toky, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Díky krajinným hodnotám patří krajinný celek územím atraktivním zejména pro turistiku, cykloturistiku, hipoturistiku apod. S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje území, turistických aktivit a ochrany krajiny a přírodních hodnot je formulována požadavek na podporu rozvoje měkkých forem rekreace.

Výhledy do okolních krajin (především ze západní části krajinného celku) jsou významnou krajinnou hodnotou vymezeného celku. Jejich ochrana před rušivými vlivy za jaké je považována například výstavba výškově, prostorově a objemově výrazných staveb představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

(k bodům 369 – 370)

10. Krajinný typ Ždánicko-kloboucký

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve střední až jihovýchodní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k větším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Židlochovicko-hustopečský KC, na severozápadní straně Šlapanicko-slavkovský KC, na severní straně Bučovický KC a Ždánicko-chřibský KC, na východní straně Kyjovsko-bzenecký KC a na jižní straně Dubňanský KC a Čejkovicko-velkopavlovický KC. Ohraničení Ždánicko-klobouckého KC je výrazné vůči Ždánicko-chřibskému KC (dané okraji lesních komplexů), zatímco v ostatních případech je hranice nejednoznačná.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující výrazně zvlněný reliéf, převažující zemědělské využití s velkými bloky orné půdy, významným zastoupením vinic (v západní části velmi rozsáhlých) a místy i ovocných sadů), s nepravidelně rozptýlenými lesními celky malé až střední velikosti. Příkřejší svahy jsou často výrazně terasované. Sídelní struktura je poměrně hustá a pestrá, převažují středně

velké až velké vesnice, sídla na pomezí venkovského a městského typu reprezentují Ždánice a Klobouky u Brna.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

název zastoupené krajinné oblasti	plocha (ha)	%
ovocné sady a keře	22770,0	69,6
městská nesouvislá zástavba	3039,1	9,3
orná půda mimo zavlažovaných ploch	2212,8	6,8
jehličnaté lesy	1623,8	5,0
jehličnaté lesy	1065,3	3,3
listnaté lesy	895,2	2,7
průmyslové nebo obchodní zóny	675,6	2,1
střídající se lesy a křoviny	285,1	0,9
komplexní systémy kultur a parcel	76,3	0,2
smíšené lesy	56,2	0,2
vinice	33,4	0,1

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s výrazně zvlněným reliéfem;
- četné výhledy do okolních i vzdálených krajinných celků;
- místy ekologicky a krajinářsky cenné lesní porosty, často v dominantní poloze;
- pestrá struktura využití území v členitějších partiích území.

Přírodní hodnoty:

PPK Ždánický les, EVL Chřiby, EVL Kamenný vrch u Kurdějova, EVL Kuntínov, EVL Louky pod Kumstátem, EVL Na Adamcích, EVL Ochůzky – Nedánov, EVL Polámanky, EVL Přední kout, EVL Stračí, EVL Věteřovská vrchovina, EVL Visengrunty, EVL Zápověď u Karlína, PO Hovoransko – Čejkovicko, PR Hrádek, PR Kamenný vrch, PR Nosperk, PR Roviny, PR Sovince, PR Velký Kuntínov, PR Visengrunty, PR Zázmoníky, NPP Kukle, NPP Na Adamcích, PP Bohuslavické stráně, PP Jesličky, PP Louky pod Kumstátem, PP Ochozy, PP Polámanky, PP Zápověď u Karlína.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé málo členěné plochy orné půdy, často ohrožené vodní a větrnou erozí;
- vedení ZVN a VVN;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny

a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Ekologicky a krajinářsky cenné lesní porosty a pestré využití jsou významnými krajinnými hodnotami vymezeného území. Jejich zachování představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Zachování a podpora vinařství a vinařských obcí včetně jejich rázovitosti představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK. Území se řadí k významné vinařské oblasti. Pěstování vinné révy výrazně ovlivňuje a utváří obraz zdejší krajiny. V krajině se uplatňují plochy vinohradů, vinné sklepy a jejich areály, v obcích se nachází stavby s typickou architekturou.

Četné výhledy do okolních i vzdálených krajinných celků jsou jednou z krajinných hodnot vymezeného území. Ochrana jejich vizuálního působení před rušivými vlivy za jaké je považována například výstavba výškově, prostorově a objemově výrazných staveb představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

(k bodům 371 – 372)

11. Krajinný typ Bučovický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve východní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k větším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Šlapanicko-slavkovský KC, na severní straně Vyškovsko-rousínovský KC, na východní straně Orlovický KC a na jižní straně Ždánicko-chřibský KC a Šitbořicko-němčičský KC. Ohraničení Bučovického KC jsou jednoznačná pouze tam, kde jsou daná

okraji lesních komplexů (vůči Ždánicko-chřibskému KC na jižní straně a většinou i vůči Orlovickému KC na východní straně). Přirozené pokračování má Bučovický KC severovýchodním směrem v Olomouckém kraji a jihovýchodním směrem ve Zlínském kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující výrazně zvlněný reliéf, dominující zemědělské využití s velkými bloky orné půdy, nízké zastoupení lesů (výhradně menších celků). Sídlní struktura je dosti hustá, převažují menší až středně velké vesnice, jediným městem jsou Bučovice.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	27424,7	86,6
městská nesouvislá zástavba	2070,3	6,5
listnaté lesy	677,8	2,1
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	498,6	1,6
smíšené lesy	429,0	1,4
komplexní systémy kultur a parcel	301,6	1,0
zařízení pro sport a rekreaci	97,5	0,3
ovocné sady a keře	78,0	0,2
vinice	47,6	0,2
jehličnaté lesy	26,3	0,1

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s výrazně zvlněným reliéfem;
- četné výhledy do okolních i vzdálených krajinných celků;
- místy ekologicky cenné izolované lesní porosty (východně od Bučovic, severozápadně od Letonic, U Terešova a Manerova);
- významné stepní lokality rozptýlené v celém území;
- pestrá struktura využití území v bezprostředním zázemí většiny sídel v členitějších partiích.

Přírodní hodnoty:

PPK Ždánický les, EVL Bučovice – zámek, EVL Černecký a Milonický hájek, EVL Člupy, EVL Mouřínov – Druhý rybník, EVL Mušenice, EVL Polámanky, EVL Rašovický zlom – Chobot, EVL Stepní stráně u Komořan, EVL Strabišov – Oulehla, EVL Šévy, EVL Větrníky, NPR Větrníky, PR Člupy, PR Hašky, PR Mušenice, PR Podsedky, PR Rašovický zlom – Chobot, PR Stepní stráně u Komořan, PR Šévy, PR Zouvalka, NPP Malhotky, PP Baračka, PP Člupy, PP Hrubá louka, PP Hřebenatkový útes, PP Jalový dvůr, PP Kuče, PP Mechovkový útes, PP Mrazový klín, PP Nad Medlovickým potokem, PP Návdavky u Němčan, PP Pahorek, PP Přední Galašek, PP Roviny, PP Žlíbek.

Kulturně historické hodnoty:

KPZ Bojiště bitvy u Slavkova.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé málo členěné plochy orné půdy;
- projevy vodní a větrné eroze na zemědělské půdě;
- regulace vodních toků;
- areály zemědělské výroby v pohledově exponovaných polohách;
- vedení ZVN a VVN.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Ekologicky a krajinářsky cenné lesní porosty a pestré využití jsou významnými krajinnými hodnotami vymezeného území. Jejich zachování představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Pestrá struktura využití území v bezprostředním zázemí většiny sídel v členitějších partiích je krajinnou hodnotou vymezeného území výrazně se projevující v jeho obraze. Zachování a rozvoj této hodnoty představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

Vymezené území patří k nejteplejším oblastem ČR. Díky klimatickým a pedologickým podmínkám zde vznikly unikátní stepní ekosystémy, pro které jsou typická travino-bylinná společenstva. Druhá skladba rostlin se na jednotlivých lokalitách v detailech odlišuje, což každé z nich dodává jedinečnost. Stepní ekosystémy vytváří unikátní krajiny a jejich zachování představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

Četné výhledy do okolních i vzdálených krajinných celků jsou jednou z krajinných hodnot vymezeného území. Ochrana jejich vizuálního působení před rušivými vlivy za jaké je považována

například výstavba výškově, prostorově a objemově výrazných staveb představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

(k bodům 373 – 374)

12. Krajinový typ Lednicko-valtický

Vymezení a charakter území

Krajinový celek se nachází v jižní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k celkům menším.

Sousedícími krajinovými celky jsou na severozápadní straně Dunajovický KC a Mikulovský KC (s nejednoznačným rozmezím) a na severovýchodní straně Dyjsko-moravský KC (s víceméně ostrým rozmezím). Přirozené pokračování má Lednicko-valtický KC jižním směrem v Rakousku.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující plochý až mírně zvlněný reliéf, převažující zemědělské využití s bloky orné půdy a významným zastoupením vinic, přítomnost jednoho rozsáhlejšího lesního celku (ve východní části celku) a zastoupení soustavy velkých rybníků (v severní části). Zastoupení sídel je poměrně nízké (zejm. město Valtice a obce Lednice a Hlohovec). Významným atributem jsou dochované prvky komponované krajiny Lednicko-valtického areálu s dominantami zámků v Lednici a ve Valticích a četnými drobnějšími stavbami ve volné krajině či na okrajích sídel.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinového typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	5615,2	51,6
listnaté lesy	1132,3	10,4
smíšené lesy	1042,4	9,6
vinice	527,0	4,8
vodní plochy	518,8	4,8
městská nesouvislá zástavba	508,9	4,7
jehličnaté lesy	471,1	4,3
komplexní systémy kultur a parcel	275,0	2,5
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	250,2	2,3
ovocné sady a keře	246,3	2,3
střídající se lesy a křoviny	106,3	1,0
trávníky a přírodní pastviny	98,6	0,9
zařízení pro sport a rekreaci	54,8	0,5
průmyslové nebo obchodní zóny	26,3	0,2

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- komponovaná krajina Lednicko–valtického areálu se zámky v Lednici a ve Valticích a s dalšími stavbami ve volné krajině;
- lesní celek Boří;

- soustava největších moravských rybníků;
- významné rekreační využití.

Přírodní hodnoty:

PPk Niva Dyje, EVL Bezručova alej, EVL Kameníky, EVL Lednice – zámek, EVL Lednické rybníky, EVL Niva Dyje, EVL Paví kopec, EVL Rendezvous, EVL Rybniční zámeček, EVL Skalky u Sedlece, EVL Slanisko u Nesytu, EVL Soutok – Podluží, EVL Úvalský rybník, PO Lednické rybníky, PO Pálava, PO Soutok-Tvrdonicko, CHKO Pálava (I. – IV. zóna), NPR Lednické rybníky, NPR Slanisko u Nesytu, PR Františkův rybník, NPP Rendez-vous, PP Kameníky, PP Paví kopec, CHOPAV – Kvartér řeky Moravy.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Valtice, KPZ Lednicko-valtický areál.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé, krajinnou vegetací málo členěné plochy orné půdy ohrožené vodní a větrnou erozí.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Lednicko-valtický areál patří k nejatraktivnějším turistickým oblastem Jihomoravského kraje. Požadavek podpory rekreačních funkcí území je formulován s cílem zajištění způsobu rozvoje rekreace při současném vytváření podmínek ochrany kulturně historických, přírodních a krajinných hodnot území. Ochrana vlastního areálu je zajišťována příslušnými legislativními předpisy. Požadavek je směřován mj. k ochraně okolního prostředí, které tento cenný prostor dotváří. Vyloučeny jsou zejména necitlivé zásahy v krajině, které mohou vést k oslabení vizuálního působení této dominanty a tedy i k oslabení charakteru této krajiny.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň,

trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

(k bodům 375 – 376)

13. Krajinový typ Orlovický

Vymezení a charakter území

Krajinový celek se nachází ve východní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje je celkem nejmenším.

Jediným sousedícím celkem je v Jihomoravském kraji Bučovický KC, vůči kterému převažují ostrá ohraničení daná hranicemi lesních komplexů. Přirozené pokračování má Orlovický KC východním směrem ve Zlínském kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově vyvýšený a výrazně zvlněný až členitý reliéf, dominantní zastoupení lesů, nižší zastoupení zemědělské půdy (většinou zorněné) a malé zastoupení sídel (v rámci kraje pouze Orlovice). Hlavní krajinovou hodnotou území jsou především ekologicky a esteticky cenné lesní celky.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinového typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
listnaté lesy	2538,7	62,2
orná půda mimo zavlažovaných ploch	1108,7	27,1
smíšené lesy	226,9	5,6
jehličnaté lesy	137,2	3,4
střídající se lesy a křoviny	72,9	1,8

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- ekologicky a krajinářsky hodnotné lesní celky ve hřbetních polohách;
- rekreační potenciál.

Přírodní hodnoty:

EVL Strabišov – Oulehla, NPR Strabišov-Oulehla, PR Ve žlebách, PP Roznítál.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé plochy orné půdy (u Orlovic a Nemochovic);
- erozní ohrožení ploch orné půdy.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Díky svým vysokým krajinovým hodnotám patří Orlovický krajinový celek k územím atraktivním zejména pro turistiku, cykloturistiku a hipoturistiku apod. S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci

rozvoje území, turistických aktivit a ochrany krajiny a přírodních hodnot je formulována požadavek na podporu rozvoje měkkých forem rekreace.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

(k bodům 377 – 378)

14. Krajinný typ Mikulovský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jižní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k celkům malým. Sousedícími krajinnými celky jsou na západní straně Dunajovický KC, na severní až severovýchodní straně Dyjsko-svratecký KC a Dyjsko-moravský KC a na východní až jižní straně Lednicko-valtický KC. Mikulovský KC je svým charakterem vůči okolním KC výrazně kontrastní, nicméně jeho hranice jsou s výjimkou severní až severovýchodní části vesměs nevýrazné.

K hlavním charakterizujícím rysům patří vyvýšený a výrazně členitý reliéf s dominantními vápencovými bradly, celkově výrazně heterogenní struktura využití se zastoupením různě velkých lesních celků, vinic, stepí, skalních výchozů, jeskyní a četných kulturně historických památek (MPR Mikulov se zámekem a Svatým Kopečkem, hradní zříceniny). Sídla jsou s výjimkou Klentnice zastoupena pouze při obvodu celku – vesměs jde o typické vinařské obce, jediným městem je Mikulov.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	3890,9	47,0
listnaté lesy	2186,1	26,4
vinice	753,5	9,1
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	436,5	5,3
městská nesouvislá zástavba	411,4	5,0
střídající se lesy a křoviny	216,2	2,6
trávníky a přírodní pastviny	72,7	0,9
průmyslové nebo obchodní zóny	68,6	0,8
komplexní systémy kultur a parcel	60,3	0,7
ovocné sady a keře	60,1	0,7
louky	49,4	0,6

smíšené lesy	38,0	0,5
plochy městské zeleně	28,2	0,3
vodní plochy	0,4	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- krajinářsky i přírodně mimořádně hodnotný krajinný celek;
- pohledově významný hřbet Pavlovských vrchů s dominantami Děvína, Obory a Stolové hory a s hradními zříceninami a navazující svahy s vinicemi;
- pohledově výrazná silueta města Mikulova s okolím (Svatý kopeček, Turoid);
- množství architektonických a kulturních památek;
- lesní komplex v prostoru mezi Mikulovem, Milovicemi a Bulhary;

Přírodní hodnoty:

EVL Děvín, EVL Klentnice – kostel svatého Jiří, EVL Milovický les, EVL Niva Dyje, EVL Stolová hora, EVL Studánkový vrch, EVL Svatý kopeček u Mikulova, EVL Turoid, PO Lednické rybníky, PO Pálava, CHKO (I. – IV. zóna), NPR Děvín-Kotel-Soutěska, NPR Křivé jezero, NPR Tabulová, Růžový vrch a Kočičí kámen, PR Liščí vrch, PR Milovická stráž, PR Svatý kopeček, PR Turoid, NPP Kalendář věků, PP Anenský vrch, PP Kamenice u Hlohovce, PP Kienberg, PP Kočičí skála, PP Růžový kopec, PP Studánkový vrch.

Kulturně historické hodnoty:

MPR Mikulov, VPR Pavlov, KPZ Lednicko-valtický areál.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- značné dopravní zatížení při západním okraji krajinného celku;
- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí;
- sezónně nadměrné rekreační využití (turistika) ohrožující přírodní hodnoty.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Mikulovsko patří díky svým vysokým krajinným a kulturně historickým hodnotám a vinařské tradici k územím vysoce atraktivním nejen v měřítku Jihomoravského kraje, ale i v měřítku republikovém. S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje území, turistických aktivit a ochrany krajiny a přírodních hodnot je formulována požadavek na podporu rozvoje měkkých forem rekreace.

Hřbet Pálavských vrchů a historicky komponovaná krajina Mikulovsko–Falkensteinsko vytváří unikátní pohledová panoramata krajinného celku. Díky své hraniční poloze zůstalo toto území uchráněno vyšší industrializací a zachováno ve své historické autentičnosti. Ochrana jejich vizuálního působení před rušivými vlivy, za jaké je považována například výstavba výškově, prostorově a objemově výrazných staveb představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

V obraze krajiny se pozitivně uplatňují rovněž siluety kostelních věží venkovských sídel, silueta historického města Mikulov a některé dominanty Lednicko-valtického areálu. Zachování těchto krajinných hodnot představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

(k bodům 379 – 380)

15. Krajinný typ Šlapanicko-slavkovský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází uprostřed Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k mírně rozsáhlejším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Dyjsko-svratecký KC, na západní až severozápadní straně Brněnský KC, na severní straně Račický KC, na východní straně Bučovický KC, na jihovýchodní až jižní straně Šitbořicko-němčičský KC a na jihozápadní straně Židlochovicko-hustopečský KC. Ohraničení Šlapanicko-slavkovského KC vůči sousedním KC je vesměs nevýrazné (snad pouze s výjimkou krátkého úseku hranice s Dyjsko-svrateckým KC v prostoru Rebešovic).

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující plochý až mírně zvlněný reliéf, zcela dominantní zemědělské využití s velkými bloky orné půdy a velmi nízké zastoupení lesů (reprezentovaných především původními bažantnicemi). Sídlní struktura je dosti hustá, převažují středně velké až velké vesnice, zastoupena jsou i menší města (Slavkov u Brna, Šlapanice, Újezd u Brna, část Židlochovic).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	19129,8	83,8
městská nesouvislá zástavba	1655,4	7,2
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	882,8	3,9
komplexní systémy kultur a parcel	646,0	2,8
ovocné sady a keře	184,0	0,8
listnaté lesy	180,4	0,8
průmyslové nebo obchodní zóny	50,5	0,2
zařízení pro sport a rekreaci	38,5	0,2
vinice	34,4	0,2
roční kultury přidané ke stálým kulturám	18,6	0,1
letišťe	16,2	0,1
smíšené lesy	1,3	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově převážně otevřená krajina místy se zvlněným georeliéfem na který je vázána pestřejší struktura využití;
- výhledy do okolních krajinných celků;
- areál bojiště bitvy u Slavkova;
- výrazná krajinná dominanta Prackého kopce s Mohylou míru;
- stavební dominantu kostela Zvěstování Panny Marie v Tuřanech.

Přírodní hodnoty:

PPk Výhon, PPK Ždánický les, EVL Člupy, EVL Rumunská bažantnice, EVL Slavkovský zámecký park a aleje, EVL Šlapanické slepence, EVL Špice, EVL Zřídla u Nesvačilk, PR Špice, PP Andělka a Čertovka, PP Člupy, PP Horka, PP Návrší, PP Písky, PP Santon, PP Velatická slepencová stráž, PP Velké Druždavy, PP Velký hájek, PP Vinohrady, PP Žabárník.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Slavkov u Brna, KPZ Bojiště bitvy u Slavkova.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- výrazné dopravní koridory dálnice D1 a D2;
- rezidenční suburbanizace;
- komplex rozvodny a fotovoltaických elektráren u Sokolnic a navazující mimořádně hustá síť vedení ZVN a VVN;
- rozsáhlé nečleněné plochy orné půdy ohrožené vodní a větrnou erozí;
- regulace menších vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Plochy zemědělsky intenzivně obhospodařované a půdy bez trvalého vegetačního krytu jsou v různé míře vystaveny erozi půdy. Vznik a rozšíření větrné eroze je podmíněno zejména otevřeným terénem s malým podílem vzrostlé dřevinné vegetace, náchylností půdy k působení větrné eroze a příhodnými větrnými a vlhkostními poměry. Míra působení vodní eroze na zemědělské půdě závisí zejména na sklonu a délce neděleného svahu, charakteru půdy, způsobu obhospodařování, druhu pěstované plodiny a intenzitě a délce srážek atd.

Téma vodní a větrné eroze se objevuje v některých tématech řešených v rámci zpracování SWOT analýzy pro hlavní tematické okruhy ÚAP JMK (2013). Náchylnost půd k vodní a větrné erozi půd

v jižní části kraje byla zařazena mezi hrozby pro téma Příroda – biodiverzita a ekosystémy, dotváření prostorové struktury krajiny a její estetické atraktivnosti vegetačními úpravami bylo zařazeno mezi příležitosti pro téma Krajina a jako slabá stránka pro téma ZPF a PUPFL je uveden velký podíl zornění rozsáhlých půdních bloků zemědělské půdy způsobující problémy s ekologickou stabilitou ploch, vodní a větrnou erozí.

S cílem omezení působení vodní a větrné eroze je formulován požadavek podpory protierozních opatření. Jedná se zejména o podporu zvyšování rozsahu ploch nelesní vegetace s protierozní funkcí a podporu způsobů využití území, které nebudou proces eroze prohlubovat. Zvýšení stability půd z hlediska jejich erozního ohrožení je zařazeno mezi priority Národního programu na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR.

(k bodům 381 – 382)

16. Krajinný typ Židlochovicko-hustopečský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve střední až jižní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k nejmenším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní až severní straně Dyjsko-svratecký KC, na severovýchodní straně Šlapanicko-slavkovský KC, na východní straně Šitbořicko-němčičský KC a na jižní straně Velkobílovický KC. Ohraničení Židlochovicko-hustopečského KC vůči sousedním celkům jsou různě výrazná – poměrně jednoznačná je většinou hranice s Dyjsko-svrateckým KC, zatímco v ostatních případech je hranice spíše nejednoznačná.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující mírně až výrazně zvlněný reliéf s dvěma výraznými vyvýšeninami (Výhonem na severu a hřbetem Žebráku a Uherčických hor na jihu), dominující zemědělské využití s velkými bloky orné půdy, rozsáhlými vinicemi a ovocnými sady a minimální zastoupení lesů (menších až středně velkých celků). Příkřejší svahy jsou často výrazně terasované. Sídlní struktura je poměrně hustá a pestrá, se středně velkými až velkými vesnicemi i menšími městy (Hustopeče a část Židlochovic).

Hlavními krajinnými hodnotami území jsou vyvýšeniny Výhonu, Žebráku a Uherčických hor, lesní celky a výrazné svahy s relativně pestřejší strukturou využití (včetně stepních lokalit).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	4146,8	64,6
ovocné sady a keře	709,4	11,1
vinice	652,9	10,2
městská nesouvislá zástavba	465,0	7,2
listnaté lesy	144,8	2,3
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	143,5	2,2
komplexní systémy kultur a parcel	96,4	1,5
řádká vegetace	60,2	0,9

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s mírně až výrazně zvlněným reliéfem;
- výhledy do okolních i vzdálenějších krajinných celků;
- dominanty výrazných vrchů a hřbetů (Výhon, hřbet mezi Hustopečemi a údolím Svratky), ve svazích s pestrou strukturou využití (vinice, sady, maloplošně obhospodařované pozemky, menší lesní celky, stepní lada atd.).

Přírodní hodnoty:

PPk Výhon, EVL Hochberk, EVL Nové hory, EVL Pouzdřanská step – Kolby, NPR Pouzdřanská step – Kolby, PP Nosislavská zátočina, PP Nové hory, PP Plácky.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- výrazný dopravní koridor dálnice D2;
- souvislé plochy orné půdy v okolí Nosislavi a Velkých Němčic;
- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí.
- vedení ZVN a VVN;
- regulace vodních toků

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Zachování a podpora zemědělských funkcí území, vinařství a vinařských obcí včetně jejich rázovitosti představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK. Území se řadí k významným vinařským oblastem kraje. Pěstování vinné révy výrazně ovlivňuje a utváří obraz zdejší krajiny. V krajině se uplatňují plochy vinohradů, vinné sklepy a jejich areály, v obcích se nachází stavby s typickou architekturou.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Výhledy do okolních i vzdálenějších krajinných celků a dominanty výrazných vrchů a hřbetů (Výhon, hřbet mezi Hustopečemi a údolím Svratky) jsou významnými krajinnými hodnotami vymezeného území. Ochrana jejich vizuálního působení před rušivými vlivy, za jaké je považována například výstavba výškově, prostorově a objemově výrazných staveb představuje cíl zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK. Tyto stavby zásadně ovlivňují kvalitu a charakter území nejen území, do kterých jsou umístěny, ale v závislosti na konfiguraci terénu mohou ovlivňovat i plošně významné oblasti.

(k bodům 383 – 384)

17. Krajinný typ Dyjsko-svratecký

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jihovýchodní až jižní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k mírně rozsáhlejším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Lednicko-valtický KC a Mikulovský KC, na severní straně Dyjsko-svratecký KC, Velkobílovický KC, Dubňanský KC a Kyjovsko-bzenecký KC a na východní straně Veselsko-strážnický KC. Ohraničení Dyjsko-moravského KC vůči sousedícím celkům jsou vesměs poměrně ostrá, méně jednoznačná je pouze severozápadní část rozmezí vůči Velkobílovickému KC. Přirozené pokračování má Dyjsko-moravský KC severovýchodním směrem ve Zlínském kraji a jihovýchodním a jižním směrem na Slovensku a v Rakousku.

Vymezené území je tvořeno údolními nivami dolních toků Moravy a Dyje. Díky tomu má výrazně protáhlý a lomený tvar a rovinatý reliéf. K dalším charakterizujícím rysům patří hustá říční síť (s hlavními toky Moravy a Dyje, místy se větvícími do více koryt přirozeného i umělého původu), velké, místy až převažující zastoupení lesů, zemědělské využití dílčích partií území s převažujícími bloky orné půdy a nízké zastoupení sídel (města Břeclav a Hodonín a okrajové partie některých dalších sídel).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
listnaté lesy	37,3	8890,6
orná půda mimo zavlažovaných ploch	35,9	8554,7
louky	6,8	1615,2
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	5,3	1258,5
městská nesouvislá zástavba	4,4	1046,0

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
střídající se lesy a křoviny	2,9	685,4
komplexní systémy kultur a parcel	2,1	500,7
průmyslové nebo obchodní zóny	1,7	398,0
zařízení pro sport a rekreaci	0,8	186,6
vodní plochy	0,6	134,3
vodní toky a cesty	0,6	134,7
silniční a železniční sítě a přilehlé prostory	0,4	100,8
plochy městské zeleně	0,2	57,1
smíšené lesy	0,2	45,6
staveniště	0,2	39,2
těžba hornin	0,2	43,3
trávníky a přírodní pastviny	0,2	56,9
jehličnaté lesy	0,1	31,2
ovocné sady a keře	0,1	32,3
vinice	0,1	12,2
pláže, duny, písky	0,0	0,1

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- komplexy lužních lesů s porosty pralesního charakteru;
- dochované části přirozených říčních systémů;
- komponovaná krajina Lednicko-valtického areálu;
- rekreačně atraktivní oblast (měkké formy rekreace).

Přírodní hodnoty:

PPk Mikulčický luh, PPK Niva Dyje, PPK Strážnické Pomoraví, EVL Břeclav – kaple u nádraží, EVL Hodonínská doubrava, EVL Milovický les, EVL Niva Dyje, EVL Očov, EVL Soutok – Podluží, EVL Strážnická Morava, EVL Strážnicko, EVL Vypálenky, PO Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, PO Lednické rybníky, PO Pálava, PO Soutok-Tvrdonicko, CHKO Pálava (I. – IV. zóna), NPR Cahnov – Soutok, NPR Křivé jezero, NPR Lednické rybníky, NPR Raňšpurk, PR Oskovec, PR Oskovec II, PR Skařiny, PR Stibůrkovská jezera, NPP Pastvisko u Lednice, NPP Váté písky, PP Jezírko Kutnar, PP Květné jezero, PP Očovské louky, PP Osypané břehy, PP Vypálenky, CHOPAV – Kvartér řeky Moravy.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Strážnice, KPZ Lednicko-valtický areál.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé, krajinnou zelení málo členěné plochy orné půdy v nivě Moravy v prostoru mezi Rohatcem a Strážnic ohrožené vodní a větrnou erozí;
- zástavba větších sídel v přirozených záplavových územích;
- pohledově znehodnocující vedení tras energetické infrastruktury (ZVN a VVN);
- upravené úseky říčních koryt;

- trasa dálnice D2.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Řada sídel nacházejících se v nivách Dyje a Svatky je ohrožována povodňovými stavy na těchto tocích, leží v jejich záplavovém území Q_{100} . Požadavek podpory protipovodňových opatření je stanoven s cílem zajištění adekvátní protipovodňové ochrany sídel při respektování zájmů ochrany přírody a krajiny, jakými jsou dochované části přirozených říčních systémů. Tyto úseky vodních toků jsou významnou krajinnou hodnotou území a jejich ochrana je cílem zachování kvalit krajiny ve smyslu EÚoK.

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlňněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Díky svým krajinným hodnotám patří vymezené území k územím turisticky velmi atraktivním. Ve vazbě na vodní plochy Novomlýnských nádrží je území zatíženo výstavbou objektů individuální rekreace a dalších zařízení pro cestovní ruch (kempy, přístaviště apod.). S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje turistických aktivit a ochrany krajiny a přírodních hodnot je formulována požadavek na podporu rozvoje měkkých forem rekreace. Při umísťování objektů individuální rekreace a ostatních zařízení cestovního ruchu je nutné zajistit prostupnost území pro prvky územního systému ekologické stability. Územím prochází osa nadregionálního biokoridoru K161, jehož funkce je nutné zachovat a rozvíjet. Využívání přírodního a kulturního potenciálu krajiny pro rozvoj turistického ruchu a rekreace bez konfliktů s ochranou přírody a krajiny je zařazeno mezi priority Koncepce ochrany přírody JMK.

(k bodům 385 – 386)

18. Krajinový typ Vyškovsko-rousínovský

Vymezení a charakter území

Krajinový celek se nachází ve středovýchodní až severovýchodní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří spíše k menším celkům.

Sousedícími celky jsou na severozápadní až severní straně Račický KC, na jihovýchodní straně Bučovický KC a na jihozápadní straně Šlapanicko-slavkovský KC. Ohraničení Vyškovsko-rousínovského KC jsou ostřejší pouze v dílčích úsecích hranice s Račickým KC (tam, kde jsou dané okraji lesního komplexu Dražanské vrchoviny), celkově však převažují nevýrazná ohraničení. Přirozené pokračování má Vyškovsko-rousínovský KC severovýchodním směrem v Olomouckém kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující plochý až mírně vlnitý reliéf, zcela dominantní zemědělské využití s velkými bloky orné půdy a minimální zastoupení lesů. Sídlní struktura je hustá, převažují středně velké vesnice, zastoupena jsou však i tři různě velká města (Vyškov, Rousínov, Ivanovice na Hané).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinového typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	10929,0	83,4
městská nesouvislá zástavba	1618,7	12,3
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	132,8	1,0
komplexní systémy kultur a parcel	96,1	0,7
průmyslové nebo obchodní zóny	89,9	0,7
ovocné sady a keře	86,6	0,7
vinice	33,0	0,3
listnaté lesy	31,4	0,2
střídající se lesy a křoviny	27,4	0,2
vodní plochy	26,1	0,2
jehličnaté lesy	19,2	0,1
smíšené lesy	15,7	0,1
těžba hornin	3,5	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s významnými pohledy do okolních výrazných krajinářsky cennějších území;
- výhledy do okolních krajinových celků;
- částečně zachovalá panoramata měst Vyškova a Rousínova.

Přírodní hodnoty:

EVL Dědice – kostel, EVL Letiště Marchanice.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Vyškov, VPZ Lysovice, VPZ Rostěnice, VPZ Zvonovice, KPZ Bojiště bitvy u Slavkova.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé plochy orné půdy s nízkým podílem krajinné zeleně, s ohrožením vodní a větrnou erozí;
- výrazné dopravní koridory dálnic D1 a D46;
- vedení ZVN a VVN;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Významnými krajinnými bariérami území jsou tělesa dálnic D1 a D46 procházející vymezeným územím. S cílem omezení jejich dělícího účinku je stanovena podmínka pro zlepšení prostupnosti krajiny např. formou obnovy historických cest či vytvářením nové cestní sítě.

Ve vymezeném území se nachází drobné vodní toky, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Vymezené území je charakteristické svou pohledovou otevřeností s možností pohledů do okolních výrazných krajinářsky cennějších území. S cílem zachování tohoto znaku krajiny je stanoven úkol týkající se vytváření územních podmínek pro ochranu volné krajiny před umístováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb, které vzhledem k svému charakteru ovlivňují obraz krajiny nejen území, do kterého jsou umístěny, ale uplatňují se i při pohledem z míst vzdálených.

Ochrana panoramat historických měst Vyškova a Rousínova představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚok. Ochrana je vztažena k necitlivým zásahům v krajině, které mohou vést k oslabení vizuálního působení těchto dominanty a tedy i k oslabení charakteru této krajiny.

(k bodům 387 – 388)

19. Krajinový typ Dunajovický

Vymezení a charakter území

Krajinový celek se nachází v jižní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k celkům malým.

Sousedícími krajinovými celky jsou na západní až severní straně Dyjsko-svratecký KC, na východní straně Mikulovský KC a na jihovýchodní straně Lednicko-valtický KC. Ohraničení Dunajovického KC vůči sousedícím celkům jsou různě výrazná – obecně výraznější vůči Dyjsko-svrateckému KC, než vůči ostatním dvěma KC. Přirozené pokračování má Dunajovický KC jižním směrem v Rakousku.

K hlavním charakterizujícím rysům patří mírně až výrazně zvlněný reliéf, převažující zemědělské využití s bloky orné půdy a s rozsáhlými komplexy vinic ve vyvýšených svahových polohách, zastoupení menších stepí ve vrcholových partiích některých kopců, minimální zastoupení lesů. Některé příkřejší svahy jsou výrazně terasované. Zastoupení sídel lze hodnotit jako průměrné – typické jsou větší vesnice.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinového typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	7091,6	78,2
vinice	1078,2	11,9
městská nesouvislá zástavba	354,5	3,9
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	289,5	3,2
listnaté lesy	165,0	1,8
průmyslové nebo obchodní zóny	56,8	0,6
vodní plochy	26,1	0,3
komplexní systémy kultur a parcel	5,1	0,1
ovocné sady a keře	1,6	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s mírně až výrazně zvlněným reliéfem;
- významné výhledy do okolních krajin;

- vinice v drobné vlastnické držbě pohledově zvýrazňující tvary georeliéfu;
- pohledově výrazný hřbet západně od Dunajovic (Malá Slunečná, Velká Slunečná, Liščí kopec);
- rekreační potenciál (vinařská oblast).

Přírodní hodnoty:

EVL Dunajovické kopce, EVL Slanisko Dobré Pole, EVL Slanisko Novosedly, PO Pálava, PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, CHKO Pálava (I. – IV. zóna), PR Slanisko Dobré Pole, PR Slanisko Novosedly, Šibeničnick, PR Věstonická nádrž, NPP Dunajovické kopce, PP Lange Wart.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- celkově nízký podíl krajinné zeleně;
- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí.
- rozsáhlé areály objektů zemědělské výroby;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území, vinařství a vinařských obcí včetně jejich rázovitosti představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK. Území se řadí k významným vinařským oblastem Jihomoravského kraje. Pěstování vinné révy výrazně ovlivňuje a utváří obraz zdejší krajiny. V krajině se uplatňují plochy vinohradů, vinné sklepy a jejich areály, v obcích se nachází stavby s typickou architekturou.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází drobné vodní toky, z nichž některé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také

krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

(k bodům 389 – 390)

20. Krajinný typ Račický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve střední až severovýchodní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k větším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Bílovicko-ostrovský KC a Jedovnický KC, na východní až jihovýchodní straně Vyškovsko-rousínovský KC, na jižní straně Šlapanicko-slavkovský KC a na jihozápadní straně Brněnský KC. Převažující ostrá ohraničení Račického KC vůči sousedním celkům jsou vesměs daná hranicemi lesního komplexu, ale např. vůči Bílovicko-ostrovskému KC je ohraničení prakticky v celé délce nejednoznačné. Ve vztahu k území Olomouckého kraje lze hranice Račického KC v podstatě ztotožnit s krajskými hranice (vázanými zde většinou na hranice lesního komplexu).

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově členitý reliéf s četnými a různě výraznými údolními zářezy (např. údolí Říčky, Rakovce, Velké a Malé Hané, Brodečky, Hloučely), dominantní zastoupení lesů (víceméně vytvářejících jeden rozsáhlý komplex) a nízké zastoupení zemědělské půdy (většinou zorněné), často tvořící společně s venkovskými sídly enklávy uvnitř lesního komplexu. Sídla (různě velké vesnice) jsou z větší části soustředěna podél jihovýchodního a západního okraje KC.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
smíšené lesy	18309,5	48,0
jehličnaté lesy	10138,3	26,6
orná půda mimo zavlažovaných ploch	4522,0	11,8
střídající se lesy a křoviny	1465,1	3,8
listnaté lesy	1172,4	3,1
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	937,5	2,5
městská nesouvislá zástavba	737,1	1,9
těžba hornin	174,2	0,5
komplexní systémy kultur a parcel	164,2	0,4
louky	164,0	0,4
průmyslové nebo obchodní zóny	161,5	0,4
vinice	73,7	0,2
vodní plochy	67,3	0,2
trávníky a přírodní pastviny	56,5	0,1
ovocné sady a keře	15,3	0,0
zařízení pro sport a rekreaci	14,8	0,0

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
roční kultury přidané ke stálým kulturám	6,7	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- rozsáhlý, ekologicky cenný komplex lesů jižní části Dražanské vrchoviny;
- výrazná zalesněná údolí;
- vysoký rekreační potenciál;
- z jižního okraje daleké výhledy;
- architektonické a kulturně-historické dominanty (např. areál poutního kostela ve Křtinách, zámek v Račicích, hřbitovní kostel u Lulče).

Přírodní hodnoty:

PPk Rakovecké údolí, PPK Říčky, EVL Jižní svahy Hádů, EVL Křtiny – kostel, EVL Luční údolí, EVL Moravský kras, EVL Rakovecké údolí, EVL Sivický les, CHKO Moravský kras (I. – III. zóna), NPR Hádecká planinka, PR Bayerova, PR Mokřad pod Tipečkem, PR Rakovec, PR Rakovecké stráně a údolí bledulí, PR Studnické louky, PR U Brněnky, PR U Výpustku, PR Údolí Říčky, PP Hynčicovy skály, PP Křtinský lom, PP Panská skála, PP Pod Obrovou nohou, PP U Staré Vápenice, PP Údolí Velké Hané, PP Velká Klajdovka.

Kulturně historické hodnoty:

Architektonické a kulturně-historické dominanty (např. areál poutního kostela ve Křtinách, zámek v Račicích, hřbitovní kostel u Lulče).

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- lomy a cementárna u Mokré.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zachování stávajícího leso-zemědělského charakteru území a jeho funkcí představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Vymezené území díky svým krajinným hodnotám a svému charakteru lesní krajiny až leso-zemědělské krajiny obklopené bezlesím územím patří k územím atraktivním zejména pro turistiku, cykloturistiku a hipoturistiku apod. S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje území, turistických aktivit a ochrany krajiny a přírodních hodnot je formulována požadavek na podporu rozvoje měkkých forem rekreace.

Račický krajinný celek je územím, které není významně ovlivněno urbanizací a industrializací (s výjimkou těžby – lomy a cementárny u Mokré). S cílem zachování tohoto znaku krajiny je stanoven úkol týkající se vytváření územních podmínek pro ochranu volné krajiny před umísťováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb, které vzhledem k svému charakteru ovlivňují obraz krajiny nejen území, do kterého jsou umístěny, ale uplatňují se i při pohledem z míst vzdálených.

(k bodům 391 – 392)

21. Krajinový typ Ořechovsko-vranovický

Vymezení a charakter území

Krajinový celek se nachází ve střední až jižní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří ke spíše menším celkům.

Sousedícími krajinovými celky jsou na západní straně Bobravský KC, na severní straně Střelický KC a okrajově i Brněnský KC a na východní, jižní a západní straně Dyjsko-svratecký KC. Převažují ostrá ohraničení Ořechovsko-vranovického KC vůči sousedním celkům daná zejména okrajem údolních niv Svratky a Jihlavy (vůči Dyjsko-svrateckému KC) a méně okrajem lesního komplexu (část hranice s Bobravským KC).

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující plochý až mírně zvlněný reliéf, zcela dominantní zemědělské využití s velkými bloky orné půdy a minimální zastoupení lesů. Hustota sídel je proměnlivá, větší v severní než v jižní polovině, jediným sídlem městského typu je Rajhrad. Charakter rozsáhlých partií území dlouhodobě ovlivňuje rozsáhlá, dynamicky se rozvíjející povrchová těžba šterkopísků.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinového typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	9396,8	73,5
městská nesouvislá zástavba	1102,5	8,6
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	585,6	4,6
komplexní systémy kultur a parcel	501,5	3,9
vinice	445,3	3,5
těžba hornin	291,4	2,3
listnaté lesy	275,8	2,2
ovocné sady a keře	97,1	0,8
smíšené lesy	56,3	0,4
skládky	36,7	0,3

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s mírně zvlněným reliéfem;
- siluety sídel s dominantami kostelů (zejm. Ořechov, Syrovice);
- rozsáhlé neurbanizované partie.

Přírodní hodnoty:

PPk Bobrava, PPK Niva Jihlavy, EVL Bezourek, EVL Mušovský luh, EVL Vranovický a Plačkův les, PP Bezourek.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rezidenční suburbanizace;
- rozsáhlé plochy zemědělské půdy s nízkým podílem krajinné zeleně ohrožené vodní a větrnou erozí;
- rozdělení území dálničním tělesem mezi Rajhradem a Pohořelicemi.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Charakter rozsáhlých partií ve střední a jižní části vymezeného území dlouhodobě ovlivňuje rozsáhlá, dynamicky se rozvíjející povrchová těžba štěrkopísků. Z důvodu posílení krajinných hodnot území a zmírnění negativních jevů je formulován požadavek podpory opatření k revitalizaci ploch po těžbě štěrkopísků.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Významnou krajinnou bariérou území je těleso dálnice D52 procházející vymezeným územím. S cílem omezení dělicího účinku tělesa této dálnice je stanovena podmínka zlepšení prostupnosti krajiny např. formou obnovy historických cest či vytvářením nové cestní sítě.

Proces suburbanizace, srůstání sídel především v severní a střední části vymezeného území, je dán dobrým dopravním spojením tohoto území s krajským městem a vyšší kvalitou přírodního prostředí v porovnání s urbanizovaným územím Brna. Tento proces negativně ovlivňujícím charakter této zemědělské krajiny, ztrácí se specifika jednotlivých sídel, dochází k zastavování volné krajiny, snižování její prostupnosti atd. S cílem omezení tohoto trendu je formulována územní podmínka požadující ochranu neurbanizovaných partií krajiny. Omezování negativních důsledků suburbanizace pro udržitelný rozvoj území naplňuje priority stanovené politikou územního rozvoje (čl. 19).

(k bodům 393 – 394)

22. Krajinový typ Brněnský

Vymezení a charakter území

Krajinový celek se nachází uprostřed Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří ke středně velkým celkům.

Sousedícími celky jsou na severozápadní straně Bobravský KC a Tišnovsko-ivančický KC, na severní straně Hořicko-soběšický KC a Bílovicko-ostrovský KC, na východní straně Račický KC a Šlapanicko-slavkovský KC, na jižní straně Dyjsko-svratecký KC a krátce i Ořechovsko-vranovický KC a na jihozápadní až západní straně Střelický KC. Brněnský KC je svým charakterem vůči sousedním KC kontrastní, nicméně jeho hranice jsou spíše nevýrazné.

Jde o jediný celek primárně urbánního charakteru v Jihomoravském kraji. Základní část tvoří kompaktně zastavěné území města Brna (a navazujících Modřic) doplněné o bezprostřední zázemí s různorodým zemědělským využitím a s rekreačně využívanými lesy, to vše v různorodém reliéfu od rovinatých niv až po výrazně členité partie.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinového typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
městská nesouvislá zástavba	5510,3	38,0
orná půda mimo zavlažovaných ploch	2954,7	20,4
komplexní systémy kultur a parcel	1993,0	13,7
průmyslové nebo obchodní zóny	1372,7	9,5
smíšené lesy	723,3	5,0
letišťe	315,3	2,2
zařízení pro sport a rekreaci	306,0	2,1
plochy městské zeleně	229,7	1,6
městská souvislá zástavba	185,2	1,3
listnaté lesy	176,8	1,2
silniční a železniční sítě a přilehlé prostory	155,7	1,1
vodní plochy	131,9	0,9
řídka vegetace	117,9	0,8
skládky	113,0	0,8
ovocné sady a keře	97,4	0,7
staveniště	48,5	0,3
střídající se lesy a křoviny	29,1	0,2
těžba hornin	25,7	0,2
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	16,1	0,1
jehličnaté lesy	1,8	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- umístění města na rozhraní ploché a výrazně členité krajiny;
- panorama města s jeho historickými stavebními dominantami;
- stavební dominanta kostela Zvěstování Panny Marie v Tuřanech;
- přírodní rámec lesních komplexů a zalesněných horizontů;
- vliv řek Svratky a Svitavy na utváření města.

Přírodní hodnoty:

CHKO Moravský kras (I. – III. zóna), PPK Baba, PPK Podkomorské lesy, NPR Hádecká planinka, PR Černovický hájek, PR Kamenný vrch, NPP Červený kopec, NPP Stránská skála, PP Bílá hora, PP Holásecká jezera, PP Kavky, PP Medlánecká skalka, PP Medlánecké kopce, PP Mniší hora, PP Netopýrky, PP Obřanská stráž, PP Pekárna, PP Rájecká tůň, PP Skalky u Přehrady, PP Údolí Kohoutovického potoka, PP Velká Klajdovka, EVL Bílá hora, EVL Hobrtenky, EVL Jižní svahy Hádů, EVL Kamenný vrch, EVL Modřické rameno, EVL Moravský kras, EVL Netopýrky, EVL Pisárky, EVL Stránská skála.

Kulturně historické hodnoty:

MPR Brno, VPZ Tuřany – Brněnské Ivanovice.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rušivé architektonické objekty zasahující do panoramatu města;
- dopravní zatížení.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Vymezené území je silně urbanizovaným prostorem s malým podílem přírodě blízkých složek. Městská krajina je utvářena převážně urbanizovanými plochami v přírodním rámci lesních komplexů a zalesněných horizontů. Krajinné hodnoty významně ovlivňují kvalitu obytných a rekreačních funkcí území. Podpora zajištění obytných a rekreačních funkcí území směřuje k zachování a rozvoji krajinných hodnot.

(k bodům 395 – 396)

23. Krajinný typ Jedovnický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v severovýchodní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k nejmenším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní až severozápadní straně Bílovicko-ostrovský KC, na severní straně Sloupsko-kořenecký KC a na východní až jižní straně Račický KC. Ohraničení Jedovnického KC vůči sousedním celkům jsou většinou výrazná, daná okraji lesních komplexů. Přirozené pokračování má Jedovnický KC severovýchodním až severním směrem v Olomouckém kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově mírně vyvýšený a zvlněný reliéf (oproti okolí však výrazně méně členitý), převažující zemědělské využití s bloky orné půdy a místně významně zastoupenými travními porosty a velmi nízké zastoupení lesů. Sídlní struktura je dosti hustá –

typické jsou zejména středně velké vesnice, sídlem na pomezí venkovského a městského typu jsou Jedovnice.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	3720,0	79,5
městská nesouvislá zástavba	468,6	10,0
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	191,2	4,1
smíšené lesy	130,8	2,8
jehličnaté lesy	116,2	2,5
vodní plochy	42,6	0,9
zařízení pro sport a rekreaci	11,4	0,2
střídající se lesy a křoviny	0,0	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená vyvýšená krajina se zvlněným reliéfem;
- výhledy do okolních krajinných celků;
- pestřejší struktura využití ve svahových partiích;
- rekreační využití (Jedovnice – rybník Olšovec);
- přírodní a kulturní zajímavosti (Rudické propadání, větrný mlýn v Rudici).

Přírodní hodnoty:

PPk Rakovecké údolí, EVL Moravský kras, CHKO Moravský kras (I. – III. zóna), NPR Vývěry Punkvy, PR Mokřad pod Tipečkem, NPP Rudické propadání, PP Černá skála.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- nadměrné soustředění rekreačních objektů u Jedovnic;
- místy rozsáhlé plochy orné půdy s nízkým podílem krajinné zeleně.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora zemědělských funkcí území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Díky krajinným a přírodním hodnotám Moravského krasu patří krajinný celek k územím atraktivním zejména pro turistiku, cykloturistiku, hipoturistiku apod. a sportovně rekreační aktivity vázané na vodní plochu rybníku Olšovec. S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje území, rozvoje rekreačních funkcí území a turistických aktivit s ochranou krajiny a přírodních hodnot jsou formulovány požadavky na podporu rozvoje měkkých forem rekreace a zkvalitnění rekreačních funkcí území.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Ochrana kulturně-historických dominant představuje cíl zachování určujících znaků krajiny ve smyslu EÚok. Území Moravského krasu je bohaté nejen na kulturně-historické dominanty, ale v obraze krajiny se významně uplatňují krasové jevy a morfologické tvary. Tyto prvky jsou unikátními přírodními a krajinnými hodnotami. Ochrana je vztažena k necitlivým zásahům v krajině, které mohou vést k oslabení vizuálního působení této dominanty a tedy i k oslabení charakteru této krajiny.

(k bodům 397 – 398)

24. Krajinný typ Bílovicko-ostrovský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve střední až severní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k celkům menším.

Sousedícími celky jsou na západní straně Hořicko-soběšický KC, na severozápadní straně Boskovicko-blanenský KC, na severní straně Sloupsko-kořenecký KC, na východní straně Jedovnický KC a Račický KC a na jižní straně Brněnský KC. Ohraničení Bílovicko-ostrovského KC vůči sousedícím celkům jsou výrazná tam, kde jsou daná okraji lesních komplexů (zejm. vůči Jedovnickému KC), v ostatních případech jsou nevýrazná.

K hlavním charakterizujícím rysům patří členitý, převážně krasový reliéf s výraznými údolními zářezy Svitavy, Křtinského potoka, Říčky, Punkvy, Pustého žlebu a Suchého žlebu), dominantní zastoupení lesů, nízké zastoupení zemědělské půdy (převážně zorněné, částečně zatravněné) a proměnlivé zastoupení sídel (vesměs větších venkovských).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
smíšené lesy	6490,8	59,1
orná půda mimo zavlažovaných ploch	1357,9	12,4
jehličnaté lesy	1323,1	12,0
listnaté lesy	906,7	8,3
městská nesouvislá zástavba	397,5	3,6
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	116,7	1,1
střídající se lesy a křoviny	111,5	1,0
průmyslové nebo obchodní zóny	97,7	0,9

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
louky	94,5	0,9
zařízení pro sport a rekreaci	55,1	0,5
komplexní systémy kultur a parcel	31,9	0,3

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- krasový reliéf s výraznými údolími (žleby), skalními útvary a plošinami se závrtky;
- výrazné průlomové údolí Svitavy;
- rozsáhlé lesní komplexy;
- pohledově uzavřené části krajiny ve dnech zaříznutých údolích;
- enklávy sídel a zemědělsky obhospodařovaných ploch v prostorovém rámci rozsáhlých lesních porostů;
- místy lesní porosty s vysokým stupněm přirozenosti;
- rekreační zázemí Brna.

Přírodní hodnoty:

CHKO Moravský kras (I. – III. Zóna), NPR Býčí skála, NPR Habrůvecká bučina, NPR Hádecká planinka, NPR Vývěry Punkvy, PR Bílá voda, PR Březinka, PR Coufava, PR Čihadlo, PR Dřínová, PR Jelení skok, PR Malužín, PR U Brněnky, PR U Nového hradu, PR U Výпустku, PR Údolí Říčky, PR Velký Hornek, PR Zadní Hády, NPP Jeskyně Pekárna, PP Kněžnice, PP Obřanská stráž, PP U Staré Vápenice, EVL Moravský Kras, EVL Údolí Svitavy.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé, trvalou vegetací málo členěné plochy orné půdy severně až západně od Ostrova u Macochy a východně od Babic nad Svitavou;
- místy nadměrné rekreační využití;
- sídlo Adamov jako ukázka nevhodného umístění sídla do prostoru poměrně úzkého dna a přiléhajících strmých svahů krajinářsky cenného údolí Svitavy, pohledově značně necitlivě umístěné výškové obytné budovy ve svazích tohoto výrazného údolí;
- chatové a zahrádkářské kolonie ve dně údolí Svitavy v prostoru mezi Adamovem až Brnem (Obřany);
- vysoká míra suburbanizace v sídlech v jižní části celku (Bílovice, Kanice, Řícmanice).

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování lesnatého charakteru představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Území Moravského krasu je turisticky atraktivním územím. Vzhledem k dobré dopravní dostupnosti z krajského města je intenzivně turisticky a rekreačně využíváno. Podmínky týkající se podpory začleňování rekreačních aktivit do krajiny, vytváření územních podmínek pro budování nástupních míst pro rekreační a turistické funkce území a ochrany území před neúměrnou zástavbou objekty

individuální rekreace jsou formulovány s cílem koordinace rozvoje těchto aktivit při současném zajištění ochrany přírodních a krajinných hodnot.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

(k bodům 399 – 400)

25. Krajinný typ Střelický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází uprostřed Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k nejmenším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Bobravský KC, na severní a východní straně Brněnský KC a na jižní straně Ořechovsko-vranovický KC. Ohraničení Střelického KC vůči sousedním celkům jsou výrazná v dílčích úsecích tam, kde jsou daná okraji lesních celků a komplexů.

Hlavním charakterizujícím rysem je výrazná heterogenost území jak z pohledu reliéfu (od mírně zvlněného až po výrazně členitý v údolí Bobravy), tak i z pohledu využití. Mírně převažuje zemědělské využití s různě velkými bloky orné půdy a místy i významnějším podílem travních porostů. Významné je i zastoupení lesů, z větší části soustředěných do dvou větších celků (Holedná, Bobrava). Hustota osídlení je poměrně vysoká, s dynamicky se rozrůstajícími příměstskými venkovskými sídly. Specifickým prvkem je značný rozsah zahrádkových a chatových lokalit.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	2902,2	44,5
listnaté lesy	1060,6	16,3
smíšené lesy	982,8	15,1
městská nesouvislá zástavba	529,0	8,1
komplexní systémy kultur a parcel	372,9	5,7
ovocné sady a keře	346,1	5,3
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	254,0	3,9
zařízení pro sport a rekreaci	71,3	1,1
průmyslové nebo obchodní zóny	0,9	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- lesní celky (zejm. v údolí Bobravy a u Kohoutovic);
- pohledově otevřená krajina se zvlněným reliéfem a místy významným podílem krajinné zeleně v prostoru mezi údolím Bobravy a dálnicí.

Přírodní hodnoty:

PPk Bobrava, PPK Podkomorské lesy, EVL Bosonožský hájek, EVL Hobrtenky, PR Bosonožský hájek, PP Pekárna, PP Střelický les, PP Žebětínský rybník.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- výrazný dopravní koridor dálnice D1;
- rezidenční suburbanizace;
- vedení ZVN a VVN.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Západní část vymezeného území se vyznačuje vyšší krajinou hodnotou, které činí tuto oblast turisticky atraktivní (PPk Bobrava). Požadavek podpory vytváření měkkých forem rekreace je formulován s cílem zajistit rozvoj těchto funkcí území za současné ochrany přírodních a krajinných hodnot.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

(k bodům 401 – 402)

26. Krajinový typ Sloupsko-kořeňecký

Vymezení a charakter území

Krajinový celek se nachází v severní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k mírně rozsáhlejším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Boskovicko-blanenský KC, na jihovýchodní straně Jedovnický KC a na jižní straně Bílovicko-ostrovský KC. Ohraničení Sloupsko-kořeňeckého KC vůči sousedícím celkům jsou výrazná v dílčích úsecích tam, kde jsou daná okraji lesních komplexů (zejm. vůči Jedovnickému KC), v ostatních případech jsou nevýrazná. Přirozené pokračování má Sloupsko-kořeňecký KC severním směrem v Pardubickém kraji a východním směrem v Olomouckém kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující výrazně zvlněný až členitý reliéf s různě výraznými údolními zářezy, celkově převažující zastoupení lesů (v podobě různě členěných a propojených celků až komplexů), nízké zastoupení zemědělské půdy (s převažující ornou půdou, ale také s významným zastoupením travních porostů), často tvořící společně s venkovskými sídly enklávy uvnitř lesního komplexu. Sídlní struktura je poměrně hustá, převažují menší až střední vesnice, města zastoupená nejsou.

Hlavními krajinovými hodnotami území jsou lesní komplexy a celky a výraznější údolní zářezy.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinového typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
jehličnaté lesy	56,4	11622,8
orná půda mimo zavlažovaných ploch	25,7	5301,6
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	4,3	881,1
smíšené lesy	4,3	878,5
městská nesouvislá zástavba	2,7	553,8
komplexní systémy kultur a parcel	2,6	536,5
střídající se lesy a křoviny	2,4	494,1
listnaté lesy	0,7	148,1
louky	0,7	148,0
vodní plochy	0,2	39,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- rozsáhlé lesní komplexy;
- výrazně zvlněný reliéf s řadou významných zalesněných údolí;
- harmonická krajina enkláv sídel s okolní zemědělsky využívanou krajinou.

Přírodní hodnoty:

PPk Řehořkovo Kořenecko, EVL Moravský kras, CHKO Moravský kras (I. – III. zóna), NPR Vývěry Punkvy, PR Bílá voda, PR Durana, PR Pavlovské mokřady, PR Sloupsko-šošůvské jeskyně, PR Vratíkov, PP Horní Bělá.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Boskovice

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- místy rozsáhlejší, krajinnou vegetací málo členěné plochy orné půdy.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Vymezené území vyniká řadou přírodních a krajinných hodnot, Jeho jihovýchodní část je součástí CHKO Moravský kras. Požadavek týkající se podpory měkkých forem rekreace je formulován s cílem zajištění koordinace rozvoje rekreačních funkcí území se zájmy ochrany krajiny a přírody.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Z důvodu minimalizace vlivů zastavování území a z důvodu omezení potenciálních rizik ve vztahu k obrazu krajiny a dalším složkám životního prostředí je formulována podmínka ochrany krajiny před umístováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb. Tyto stavby zásadně ovlivňují kvalitu a charakter území nejen území, do kterých jsou umístěny, ale v závislosti na konfiguraci terénu mohou ovlivňovat i plošně významné oblasti.

(k bodům 403 – 404)

27. Krajinný typ Hořicko-soběšický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve střední až severní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k celkům malým.

Sousedícími celky jsou na západní straně Tišnovsko-ivančický KC a Kunštátsko-nedvědícký KC, na severní až severovýchodní straně Boskovicko-blanenský KC, na východní straně Bílovicko-ostrovský

KC a na jižní až jihozápadní straně Brněnský KC. Ohraničení Hořicko-soběšického KC vůči sousedícím celkům jsou výrazná tam, kde jsou daná okraji lesních komplexů (zejm. vůči Tišnovsko-ivančickému KC a Boskovicko-blanenskému KC), v ostatních případech jsou nevýrazná.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově vyvýšený a členitý reliéf, dominantní zastoupení lesů, nízké zastoupení zemědělské půdy (částečně zorněné, částečně zatravněné a částečně ladem ležící) a proměnlivé zastoupení sídel (v jižní až střední části poměrně hustá síť příměstských vesnic, částečně začleněných do města Brna, v severní části téměř bez sídel).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
smíšené lesy	4344,4	48,7
jehličnaté lesy	2445,8	27,4
orná půda mimo zavlažovaných ploch	922,8	10,3
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	257,1	2,9
střídající se lesy a křoviny	251,1	2,8
městská nesouvislá zástavba	249,7	2,8
listnaté lesy	219,2	2,5
komplexní systémy kultur a parcel	193,7	2,2
zařízení pro sport a rekreaci	25,8	0,3
roční kultury přidané ke stálým kulturám	7,1	0,1
těžba hornin	3,0	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- krajinářsky a ekologicky cenné rozsáhlé lesní komplexy;
- pohledově výrazný skalní hřbet Babího lomu;
- významné kulturní a historické památky (zejm. kostely ve Vranově a Svaté Kateřině).

Přírodní hodnoty:

EVL Údolí Svitavy, PR Babí doly, PR Babí lom, PR Holé vrchy, PR Malužín, PP Březina, PP Soběšické rybníčky.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- vysoká míra suburbanizace v sídlech v jižní polovině celku;
- místy nadměrné rekreační využití (v bezprostřední návaznosti na Brno).

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Vymezené území vyniká řadou přírodních a krajinných hodnot, nachází se v blízkosti CHKO Moravský kras. Požadavek týkající se podpory měkkých forem rekreace je formulován s cílem zajištění koordinace rozvoje rekreačních funkcí území se zájmy ochrany krajiny a přírody. Díky dobré dopravní dostupnosti Brna je území intenzivně využíváno pro rekreační využití. S cílem koordinace rozvoje rekreačního využití území a ochrany krajinných a přírodních hodnot je formulován požadavek na zlepšení kvality rekreačního prostředí.

(k bodům 405 – 406)

28. Krajinný typ Bobravský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází ve středozápadní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k celkům středně velkým.

Sousedícími celky jsou na západní straně Jevišovický KC, na západní až severní straně Tišnovsko-ivančický KC, na východní straně Brněnský KC, Střelický KC a Ořechovsko-vranovický KC a na jihovýchodní až jižní straně Dyjsko-svratecký KC a Znojensko-pohořelický KC. Převažující ostrá ohraničení Bobravského KC vůči sousedícím celkům jsou vesměs daná hranicemi lesních komplexů; v ostatních partiích jsou hranice nejednoznačné.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově vyvýšený a členitý reliéf s výraznými zářezy průlomových údolí Svratky (s částí přehradní nádrže Brno), Bobravy a Jihlavy, dominantní zastoupení lesů (s enklávou motoristického areálu Masarykova okruhu), nízké zastoupení zemědělské půdy (většinou zorněné) a malé zastoupení sídel (mj. města Moravský Krumlov a Dolní Kounice).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
smíšené lesy	6373,5	33,7
listnaté lesy	6304,6	33,3
orná půda mimo zavlažovaných ploch	3014,4	15,9
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	935,7	4,9
městská nesouvislá zástavba	553,0	2,9
střídající se lesy a křoviny	509,6	2,7
jehličnaté lesy	396,7	2,1
ovocné sady a keře	304,5	1,6
zařízení pro sport a rekreaci	262,0	1,4
těžba hornin	83,9	0,4
roční kultury přidané ke stálým kulturám	67,4	0,4
vodní plochy	61,3	0,3
vinice	30,3	0,2
komplexní systémy kultur a parcel	8,8	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově výrazné zalesněné hřbety;
- místy ekologicky cenné ekosystémy lesů se stanovištně odpovídajícími druhy dřevin;
- místy přirozené či přírodě blízké úseky toků ve výrazných zaříznutých údolích, často s vyvinutými břehovými a doprovodnými porosty (Rokytná, Bobrava, Jihlava);
- menší města s významnými architektonickými a kulturně-historickými dominantami (Dolní Kounice, Moravský Krumlov);
- architektonická a historická dominantu hradu Veveří;
- rekreační zázemí Brna (přehrada, Podkomorské lesy atd.).

Přírodní hodnoty:

NPR Krumlovsko-rokytenské slepence, PR Břenčák, PR Jelení žlíbek, PR Krnovec, PP Augšperský potok, PP Budkovické slepence, PP Červené stráně, PP Junácká louka, PP Kůlny, PP Na hájku, PP Na skalách, PP Střelická bažinka, PP Žebětín, PPK Baba, PPK Bobrava, PPK Podkomorské lesy, EVL Červené stráně, EVL Krumlovsko-Rokytnské slepence, EVL Krumlovský les, EVL Nad Brněnskou přehradou, EVL Rakšické louky, EVL Řeka Rokytná, EVL Střelická bažinka, EVL Žebětín.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Moravský Krumlov.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- v severní části prochází územím napříč těleso dálnice D43;
- situování Automotodromu Brno v cenných lesních ekosystémech západně od Žebětína;
- vedení ZVN a VVN v prostoru severně od obce Hlína a severně od dálničního úseku;
- chatová rekreace v lesích v okolí přehradní nádrže Brno a ve svazích údolí Jihlavy.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Vymezené území vyniká řadou přírodních a krajinných hodnot, do území částečně zasahuje přírodní park Baba Požadavek týkající se podpory měkkých forem rekreace je formulován s cílem zajištění koordinace rozvoje rekreačních funkcí území se zájmy ochrany krajiny a přírody. Díky dobré dopravní dostupnosti Brna je území intenzivně využíváno pro rekreační využití. Intenzita rekreačního využití místy narušuje ráz krajiny (chatová rekreace v lesích v okolí přehradní nádrže Brno a ve svazích údolí Jihlavy). S cílem koordinace rozvoje rekreačního využití území a ochrany krajinných a přírodních hodnot je formulován požadavek na zlepšení kvality rekreačního prostředí a usměrnění výstavby objektů individuální rekreace.

Významnou krajinnou bariérou území je těleso dálnice D43 procházející severní částí vymezeného území. S cílem omezení dělicího účinku tělesa silnice je stanovena podmínka zlepšení prostupnosti krajiny např. formou obnovy historických cest či vytvářením nové cestní sítě.

(k bodům 407 – 408)

29. Krajinový typ Boskovicko-blanenský

Vymezení a charakter území

Krajinový celek se nachází v severní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří ke středně velkým celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Kunštátsko-nedvědický KC, Letovický KC a Posvitavský KC, na východní straně Sloupsko-kořeňský KC a na jižní straně Bílovicko-ostrovský KC a Hořicko-soběšický KC. Ohraničení Boskovicko-blanenského KC vůči sousedícím celkům jsou výrazná v dílčích úsecích tam, kde jsou daná okraji lesních komplexů. Přirozené pokračování má Boskovicko-blanenský KC severním směrem v Pardubickém kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově snížený, mírně až výrazně zvlněný reliéf, převažující zemědělské využití s velkými bloky orné půdy a místně významně zastoupenými velkoplošnými sady a na většině území i velmi nízké zastoupení lesů (s výjimkou nejčlenitější střední části). Sídlní struktura je dosti hustá a pestrá, s vesnicemi různých velikostí, ale i s menšími městy (Blansko, Boskovice, Rájec-Jestřebí, Velké Opatovice).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinového typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	11609,7	71,8
městská nesouvislá zástavba	1824,8	11,3
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	1413,5	8,7
smíšené lesy	430,9	2,7
jehličnaté lesy	393,3	2,4
komplexní systémy kultur a parcel	158,7	1,0
průmyslové nebo obchodní zóny	103,9	0,6
roční kultury přidané ke stálým kulturám	85,2	0,5
ovocné sady a keře	81,8	0,5
těžba hornin	40,6	0,3
louky	18,5	0,1
střídající se lesy a křoviny	6,9	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově přehledná krajina s mírně zvlněným reliéfem ohraničená okolními lesnatými krajinovými celky;
- rozptýlená krajinná zeleň podél drobných vodních toků a na tělese nedokončené dálnice;
- pestřejší struktura využití ve svažitéjších polohách při okrajích krajinového celku;
- výrazné zalesněné vyvýšeniny ve střední části krajinového celku (zejm. Malý a Velký Chlum);

- architektonické a kulturně-historické dominanty (např. zámek v Černé Hoře, bořitovský kostel).

Přírodní hodnoty:

PPk Halasovo Kunštátsko, PPK Lysicko, EVL Blansko-kostel, PP Bačov, PP Čtvrtky za Bořím, PP Lebedřák, PP Lysická obora.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Boskovice.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- místy rozsáhlé nečleněné plochy orné půdy s nízkým podílem krajině vegetace;
- regulace vodních toků;
- pohledově značně znehodnocené území při jižním a jihovýchodním okraji Velkých Opatovic (areál zemědělské výroby, tepelná elektrárna, průmyslový areál, plocha fotovoltaické elektrárny, vedení ZVN a VVN);
- rozsáhlé plochy fotovoltaických elektráren u Chrudichrom.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajiných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajině zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajině vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajiných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajině. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Z důvodu omezení potenciálních rizik ve vztahu k obrazu krajiny a dalším složkám životního prostředí je formulována podmínka ochrany krajiny před umístováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb. Tyto stavby zásadně ovlivňují kvalitu a charakter území nejen území, do kterých jsou umístěny, ale v závislosti na konfiguraci terénu mohou ovlivňovat i plošně významné oblasti.

(k bodům 409 – 410)

30. Krajinový typ Tišnovsko-ivančický

Vymezení a charakter území

Krajinový celek se nachází v západní až severozápadní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k mírně rozsáhlejším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní straně Domašovský KC, na severní straně Kunštátsko-nedvědický KC, na východní straně Hořicko-soběšický KC, Brněnský KC a Bobravský KC a na jihozápadní straně Jevišovický KC. Ohraničení Tišnovsko-ivančického KC vůči sousedním celkům jsou většinou poměrně výrazná (tam, kde jsou daná okraji lesních komplexů). Nejednoznačné jsou zejm. krátké hranice s Brněnským KC a s Jevišovickým KC.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově ve srovnání s okolím vesměs snížený, ale přesto výrazně zvlněný reliéf, převažující zemědělské využití s velkými bloky orné půdy a na většině území i nízké zastoupení lesů (výhradně menších celků). Sídlní struktura je dosti hustá a pestrá, s vesnicemi různých velikostí a v rámci kraje s mimořádně vysokým zastoupením menších měst (Kuřim, Tišnov, Rosice, Zbýšov, Oslavany, Ivančice).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinového typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
Orná půda mimo zavlažovaných ploch	13716,2	65,7
Městská nesouvislá zástavba	2628,5	12,6
Území převážně zemědělská s příměsí přirozené	1423,9	6,8
Smíšené lesy	1296,1	6,2
Jehličnaté lesy	593,1	2,8
Komplexní systémy kultur a parcel	503,7	2,4
Listnaté lesy	433,9	2,1
Průmyslové nebo obchodní zóny	95,1	0,5
Těžba hornin	57,9	0,3
Zařízení pro sport a rekreaci	55,7	0,3
Střídající se lesy a křoviny	33,1	0,2
Skládky	28,2	0,1
Roční kultury přidané ke stálým kulturám	2,6	0,0
Vodní plochy	0,1	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená, přehledná krajina zvlněného reliéfu v relativně snížené poloze vůči okolí;
- významné výhledy do okrajů přiléhajících krajinových celků;
- výrazné zalesněné vyvýšeniny v severní části (Květnice, Klucanina, Čebínka, Zlobice aj.);

- úseky vodních toků s hodnotnými doprovodnými porosty;
- pestřejší struktura využití v členitějších partiích území;
- architektonické a kulturně-historické dominanty (např. zámek Rosice, historické centrum Ivančic, oslavanský zámek aj.).

Přírodní hodnoty:

Bílého potoka, EVL Krumlovsko-Rokytnské slepence, EVL Květnice, EVL Malhostovické kopečky, EVL Na lesní horce, EVL Nad Brněnskou přehradou, EVL Pekárka, EVL Rosice – zámek, EVL Řeka Rokytná, EVL Údolí Jihlavy, EVL Údolí Oslavy a Chvojnice, EVL Zlobice, PR Břenčák, PR Krnovec, PR Nad řekami, PR Obůrky-Třeštětec, PP Biskoupská hadcová step, PP Bouchal, PP Březina, PP Drásovský kopeček, PP Květnice, PP Malhostovická pecka, PP Na lesní horce, PP Patočkova hora, PP Pekárka, PP Pustý mlýn, PP Rybičková skála, PP Šiberná, PP Zlobice.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Ivančice.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé nečleněné plochy orné půdy, místy ohrožené vodní erozí;
- komplex rozvodny u Hradčan a navazující hustá síť vedení ZVN a VVN;
- velkoplošné fotovoltaické elektrárny (Hradčany, Rosice, Zakřany ad.);
- rezidenční suburbanizace včetně vzájemného propojování původně oddělených sídel;
- skladové a výrobní areály u Kuřimi;
- značné dopravní zatížení některých částí (Kuřimsko, Tišnovsko, D1);
- regulace menších vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často

vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází drobné vodní toky, z nichž mnohé jsou upraveny. Jejich necitlivá úprava snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Z důvodu omezení potenciálních rizik ve vztahu k obrazu krajiny a dalším složkám životního prostředí je formulována podmínka ochrany krajiny před umísťováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb. Tyto stavby zásadně ovlivňují kvalitu a charakter území nejen území, do kterých jsou umístěny, ale v závislosti na konfiguraci terénu mohou ovlivňovat i plošně významné oblasti.

(k bodům 411 – 412)

31. Krajinný typ Kunštátsko-nedvědicový

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v severní až severozápadní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k větším celkům.

Sousedícími celky jsou na severní až severovýchodní straně Letovický KC, na východní straně Boskovicko-blanenský KC, na jihovýchodní straně Hořicko-soběšický KC, na jižní straně Tišnovsko-ivančický KC a na jihozápadní straně Domašovský KC. Ohraničení Kunštátsko-nedvědicového KC je místy relativně jednoznačné vůči Tišnovsko-ivančíckému KC a vůči Boskovicko-blanenskému KC (tam, kde je dané okraji lesních celků), celkově však převažují nevýrazné hranice. Přirozené pokračování má Kunštátsko-nedvědicový KC severozápadním směrem v Kraji Vysočina a severním směrem v Pardubickém kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově vyvýšený a členitý reliéf s různě výraznými údolními zářezy (výrazným prvkem je zejm. hluboké údolí Svratky na západním až jihozápadním okraji území), celkově převažující zastoupení lesů s různě velkými enklávami zemědělské krajiny (s převažující ornou půdou, ale také s významným zastoupením travních porostů), ve které jsou umístěna poměrně hustá sídla (většinou menší vesnice, v severní části však i malá města Kunštát a Olešnice).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	13716,2	65,7
městská nesouvislá zástavba	2628,5	12,6
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	1423,9	6,8
smíšené lesy	1296,1	6,2
jehličnaté lesy	593,1	2,8

komplexní systémy kultur a parcel	503,7	2,4
listnaté lesy	433,9	2,1
průmyslové nebo obchodní zóny	95,1	0,5
těžba hornin	57,9	0,3
zařízení pro sport a rekreaci	55,7	0,3
střídající se lesy a křoviny	33,1	0,2
sklárky	28,2	0,1
roční kultury přidané ke stálým kulturám	2,6	0,0
vodní plochy	0,1	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- krajinářsky velmi hodnotný krajinný celek vyvýšeného území se značně členitým reliéfem a prostorově velmi pestrým způsobem využití – harmonická krajina;
- četné hodnotné pohledy na území krajinného celku i okolí, řada cenných pohledových horizontů;
- hluboké údolí Svatky;
- velké plochy lesních porostů;
- významné rekreační využívání (měkké formy rekreace);
- architektonické a kulturně-historické dominanty (např. hrad Pernštejn, zámky v Kunštátě a Lomnici);
- řada drobných venkovských sídel významněji neovlivněných novodobým rozvojem zástavby.

Přírodní hodnoty:

PPk Halasovo Kunštátsko, PPK Lysicko, PPK Svratecká hornatina, EVL Crhov – Rozsíčka, EVL Čepičkův vrch a údolí Hodonínky, EVL Dědkovo, EVL Dlouhá Lhota, EVL Doubravník – kostel, EVL Panský les – Jezdiny, EVL Prudká, EVL Sokolí skála, EVL Údolí Chlébského potoka, PR Čepičkův vrch a údolí Hodonínky, PR Hrádky, PR Kavinský potok, PR Louky pod Kulíškem, PR Nad horou, PR Ploník, PR Pod Sýkořskou myslivnou, PR Sokolí skála, PP Cukl a Rozsečské rašeliniště, PP Dědkovo, PP Dobrá studně, PP Habrová, PP Hersica, PP Horní Židovka, PP Hrušín, PP Kačiny, PP Klášterce, PP Krkatá bába, PP Kunštátská obora, PP Lhotské jalovce a stěny, PP Loucká obora, PP Luzichová, PP Lysická obora, PP Míchovec, PP Nad Berankou, PP Nyklovický potok, PP Padělky, PP Pilský rybníček, PP Svidovec, PP Sýkoř, PP Synalovské kopaniny, PP Údolí Chlébského potoka, PP V Jezdinách, PP Veselská lada, PP Veselský chlum, PP Zámecký les v Lomnici, PP Žižkův stůl.

Kulturně historické hodnoty:

MPZ Doubravník, MPZ Lomnice u Tišnova, VPZ Veselka.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé, krajinnou vegetací málo členěné plochy orné půdy v plošším reliéfu v okolí Olešnice;
- orná půda v jižní a severní části krajinného celku výrazněji ohrožena erozí.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Z důvodu omezení potenciálních rizik ve vztahu k obrazu krajiny a dalším složkám životního prostředí je formulována podmínka ochrany krajiny před umísťováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb. Tyto stavby zásadně ovlivňují kvalitu a charakter území nejen území, do kterých jsou umístěny, ale v závislosti na konfiguraci terénu mohou ovlivňovat i plošně významné oblasti.

(k bodům 413 – 414)

32. Krajinný typ Domašovský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v západní až severozápadní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k větším celkům.

Sousedícími celky jsou na severovýchodní straně Kunštátsko-nedvědický KC, na východní až jihovýchodní straně Tišnovsko-ivančický KC a na jižní straně Jevišovický KC. Ohraničení Domašovského KC je místy relativně jednoznačné (tam, kde je dané okraji lesních celků), jiné úseky hranic jsou však nevýrazné. Přirozené pokračování má Domašovský KC západním až severozápadním směrem v Kraji Vysočina.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově vyvýšený a členitý reliéf s výraznými údolními zářezy (zejm. údolí Loučky, Libochovky, Bílého potoka, Oslavy a Jihlavy), střídání různě velkých lesních celků se zemědělskou krajinou (s převažující ornou půdou, ale také s významným zastoupením travních porostů) a poměrně vysoká hustota osídlení výhradně venkovského charakteru (většinou menší až středně velké vesnice).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	12708,4	38,0
jehličnaté lesy	9170,0	27,4
smíšené lesy	5979,2	17,9
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	1858,9	5,6

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
listnaté lesy	1195,6	3,6
střídající se lesy a křoviny	1096,1	3,3
městská nesouvislá zástavba	681,7	2,0
komplexní systém kultur a parcel	559,6	1,7
ovocné sady a keře	91,4	0,3
staveniště	58,1	0,2
louky	29,0	0,1
zařízení pro sport a rekreaci	28,0	0,1
těžba hornin	25,6	0,1

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- vyvýšený, pohledově často přehledný reliéf;
- hluboce zaříznutá zalesněná a místy skalnatá údolí (Loučky, Libochovka, Bílý potok, Oslava a Jihlava);
- v členitých částech krajinného celku často pestřejší struktura způsobů využití s vyšším podílem zatravněných ploch (zejm. v severní části);
- celkový charakter harmonické kulturní krajiny se značným podílem různě velkých lesních celků a různě velkými enklávami osídlení venkovského typu s navazujícími zemědělsky využívanými plochami.

Přírodní hodnoty:

PPk Oslava, PPk Střední Pojihlaví, PPk Svratecká hornatina, PPk Údolí Bílého potoka, EVL Biskoupský kopec, EVL Loučka, EVL Rojetínský hadec, EVL Trenckova rokle, EVL Údolí Jihlavy, EVL Údolí Oslavy a Chvojnice, PR Slunná, PR Údolí Oslavy a Chvojnice, PR Velká skála, PP Bílá skála u Jamolic, PP Biskoupská hadcová step, PP Biskoupský kopec, PP Na kutinách, PP Pláně, PP Pustý mlýn, PP Rojetínský hadec, PP Trenckova rokle, PP Zhořská mokřina.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlá, trvalou vegetací nečleněná území orné půdy situovaná na nezalesněných plochých hřbetech a plošinách;
- dálniční koridor D1 procházející rozsáhlými lesními porosty u Domašova;
- vedení ZVN a VVN.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné

zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Významnou krajinnou bariérou území je těleso dálnice D1 procházející vymezeným územím. S cílem omezení dělícího účinku tělesa dálnice je stanovena podmínka zlepšení prostupnosti krajiny např. formou obnovy historických cest či vytvářením nové cestní sítě.

(k bodům 415 – 416)

33. Krajinný typ Letovický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v severní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k nejmenším celkům.

Sousedícími celky jsou na severní až východní straně Posvitavský KC, na východní až jižní straně Boskovicko-blanenský KC a na jihozápadní až západní straně Kunštátsko-nedvědický KC. Ohraničení Letovického KC vůči sousedním celkům jsou výrazná v dílčích úsecích tam, kde jsou daná okraji lesních celků. Přirozené pokračování má Letovický KC severním směrem v Pardubickém kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově snížený, avšak výrazně zvlňený až členitý reliéf (vázaný zejm. na údolí Svitavy a Křetínky), převažující zemědělské využití s pestrou strukturou (menší bloky orné půdy a travních porostů a hojné maloplošné využití včetně sadů), významné zastoupení lesů (v podobě drobných až středně velkých celků) a velmi hustá sídelní struktura, místy vytvářející až souvislé sídelní pásy (spíše menších až údolních lánových vesnic) s jedním menším městem (Letovice). Specifickým prvkem je přehradní nádrž Letovice na Křetínce.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	2353,7	49,3
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	1142,5	23,9
městská nesouvislá zástavba	404,2	8,5
jehličnaté lesy	357,5	7,5
smíšené lesy	321,7	6,7
komplexní systémy kultur a parcel	95,2	2,0
vodní plochy	89,1	1,9
střídající se lesy a křoviny	6,6	0,1

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- celkový charakter harmonické kulturní krajiny s poměrně členitým reliéfem a tomu odpovídající pestrou strukturou využití;

- pohledově výrazné ohraničení navazujícími krajinnými celky s vyšším podílem lesů;
- rekreační využití (vodní nádrž Letovice);
- letovický zámek.

Přírodní hodnoty:

PPk Halasovo Kunštátsko, EVL Křetín – zámek, EVL Nad kapličkou, PP Bačov, PP Park Letovice, CHOPAV – Východočeská křída

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- značné dopravní zatížení (komunikace I/43).

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Díky svým vysokým krajinným hodnotám patří krajinný celek k územím atraktivním zejména pro turistiku, cykloturistiku, hipoturistiku apod. S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje území, turistických aktivit a ochrany krajiny a přírodních hodnot je formulována požadavek na podporu rozvoje měkkých forem rekreace.

Z důvodu minimalizace vlivů zastavování území a z důvodu omezení potenciálních rizik ve vztahu k obrazu krajiny a dalším složkám životního prostředí je formulována podmínka ochrany krajiny před umístováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb. Tyto stavby zásadně ovlivňují kvalitu a charakter území nejen území, do kterých jsou umístěny, ale v závislosti na konfiguraci terénu mohou ovlivňovat i plošně významné oblasti.

Významnou krajinnou bariérou území je těleso dálnice D43 procházející vymezeným územím. S cílem omezení dělícího účinku tělesa těleso silnice je stanovena podmínka zlepšení prostupnosti krajiny např. formou obnovy historických cest či vytvářením nové cestní sítě.

(k bodům 417 – 418)

34. Krajinný typ Posvitavský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v severní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k nejmenším celkům.

Sousedícími celky jsou na východní straně Boskovicko-blanenský KC a na jižní až západní straně Letovický KC. Ohraničení Posvitavského KC vůči sousedním celkům jsou výrazná v dílčích úsecích tam, kde jsou daná okraji lesních celků. Přirozené pokračování má Posvitavský KC severním směrem v Pardubickém kraji.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově vyvýšený a převážně členitý reliéf, střídání různě velkých lesních celků se zemědělskou krajinou (s převažující ornou půdou, ale také s významným zastoupením travních porostů) a poměrně vysoká hustota osídlení výhradně venkovského charakteru (většinou menší vesnice).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	2682,9	39,8
jehličnaté lesy	2502,3	37,1
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	895,4	13,3
smíšené lesy	540,4	8,0
městská nesouvislá zástavba	93,0	1,4
ovocné sady a keře	26,3	0,4

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- krajinářsky hodnotný celek vyvýšeného území s převážně členitým reliéfem a poměrně vysokým podílem trvalé vegetace (louky, lesní porosty, krajinná zeleň, meze apod.);
- vysoké zastoupení lesů (v podobě různě velkých lesních celků).

Přírodní hodnoty:

EVL Borotín – zámek, PP Babolský háj, CHOPAV – Východočeská křída.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- vedení ZVN a VVN procházející napříč (západo-východním) směrem celým krajinným celkem.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Díky svým vysokým krajinným hodnotám patří krajinný celek k územím atraktivním zejména pro turistiku, cykloturistiku a hipoturistiku apod. S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje území, turistických aktivit a ochrany krajiny a přírodních hodnot je formulována požadavek na podporu rozvoje měkkých forem rekreace.

Z důvodu minimalizace vlivů zastavování území a z důvodu omezení potenciálních rizik ve vztahu k obrazu krajiny a dalším složkám životního prostředí je formulována podmínka ochrany krajiny před umístováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb. Tyto stavby zásadně ovlivňují kvalitu a charakter území nejen území, do kterých jsou umístěny, ale v závislosti na konfiguraci terénu mohou ovlivňovat i plošně významné oblasti.

(k bodům 419 – 420)

35. Krajinný typ Znojensko-pohořelický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jihozápadní až jižní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje je celkem největším.

Sousedícími krajinnými celky jsou na západní straně Vranovsko-dyjský KC, na severozápadní straně Jevišovický KC, na severní straně Bobravský KC a na východní až jižní straně Dyjsko-svratecký KC. Ohraničení Znojemsko-pohořelického KC vůči sousedním celkům jsou různě výrazná – nejvýraznější vůči Vranovsko-dyjskému KC a vůči Bobravskému KC (hranice dané okraji lesních komplexů), méně výrazné vůči Dyjsko-svrateckému KC a vesměs zcela nejednoznačné vůči Jevišovickému KC. Přirozené pokračování má Znojemsko-pohořelický KC jižním až jihozápadním směrem v Rakousku.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující plochý až mírně zvlněný reliéf, zcela dominantní zemědělské využití s velkými bloky orné půdy (často členěnými větrolamy) a místy významným zastoupením vinic či ovocných sadů a minimální zastoupení lesů. Sídlní struktura je proměnlivá jak co do hustoty (rostoucí od jihovýchodu k severozápadu), tak co do velikosti sídel (různě velké vesnice, z městských sídel Miroslav, většina Pohořelic, část Hrušovan nad Jevišovkou a okrajové partie Znojma a Dolních Kounic).

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	63763,1	82,7
listnaté lesy	3310,0	4,3
městská nesouvislá zástavba	3165,5	4,1
vinice	2261,6	2,9
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	2030,2	2,6
ovocné sady a keře	1376,6	1,8
komplexní systémy kultur a parcel	511,2	0,7
těžba hornin	189,7	0,2
vodní plochy	155,8	0,2
smíšené lesy	154,7	0,2
průmyslové nebo obchodní zóny	129,8	0,2
louky	56,1	0,1
vřesovištní houštiny	30,3	0,0
zařízení pro sport a rekreaci	3,7	0,0
střídající se lesy a křoviny	0,3	0,0

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- přehledná krajina s plochým až mírně zvlněným reliéfem;
- lesní celky ve střeně části území;
- relativně členitější partie s pestřejší strukturou využití (zejm. hřbet mezi Hostěradicemi a Miroslaví, údolí Dyje a Jevišovky, Ječmeniště).

Přírodní hodnoty:

PPk Niva Jihlavy, EVL Božické rybníky, EVL Božický mokřad, EVL Břežanka a Břežanský rybník, EVL Dyjské svahy, EVL Emin zámeček, EVL Fládnitzské vřesoviště, EVL Hevlínské jezero, EVL Ječmeniště, EVL Jevišovka, EVL Kamenná hora u Derflic, EVL Krumlovský les, EVL Meandry Dyje, EVL Miroslavské

kopce, EVL Mušovský luh, EVL Načeratický kopec, EVL Oleksovická mokřina, EVL Podyjí, EVL Popice – fara, EVL Skalky u Havraníků, EVL Štěpánovský lom, EVL Šumické rybníky, EVL Tasovický lom, EVL Trávní dvůr, EVL Tvoříhrázský les, EVL U kapličky, EVL U Michálka, EVL Valtrovický luh, EVL Vrbovecký rybník, PO Podyjí, PR Karlov, PR Šumický rybník, NPP Miroslavské kopce, PP Božický mokřad, PP Fládnitzské vřesoviště, PP Hevlínské jezero, PP Horáčkův kopeček, PP Horecký kopec, PP Kamenná hora u Derflic, PP Mandloňová mez, PP Oleksovická mokřina, PP Oleksovické vřesoviště, PP Pustý kopec u Konic, PP Skalky, PP Střebovský kopec, PP Stříbrný vrch, PP Šidlovy skalky, PP Troskotovický dolní rybník, PP U kapličky, PP U Michálka, PP V olších, PP Vraní vrch.

Kulturní hodnoty:

VPZ Šatov.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé plochy orné půdy s nízkým podílem krajinné zeleně, s ohrožením vodní a zejména větrnou erozí;
- vedení ZVN a VVN;
- výrobní areály u Hrušovan nad Jevišovkou;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochem až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Zachování vinařství a vinařských obcí včetně jejich rázovitosti představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK. Území se řadí k nejvýznamnějším vinařským oblastem ČR. Pěstování vinné révy výrazně ovlivňuje a utváří obraz zdejší krajiny. V krajině se uplatňují plochy vinohradů, vinné sklepy a jejich areály, v obcích se nachází stavby s typickou architekturou.

Z důvodu minimalizace vlivů zastavování území a z důvodu omezení potenciálních rizik ve vztahu k obrazu krajiny a dalším složkám životního prostředí je formulována podmínka ochrany krajiny před umísťováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb. Tyto stavby zásadně ovlivňují kvalitu a charakter území nejen území, do kterých jsou umístěny, ale v závislosti na konfiguraci terénu mohou ovlivňovat i plošně významné oblasti.

(k bodům 421 – 422)

36. Krajinný typ Jevišovický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jihozápadní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje je druhým největším celkem. Sousedícími celky jsou na severní straně Domašovský KC, na severovýchodní straně Tišnovsko-ivančický KC, na východní straně Bobravský KC, na jihovýchodní až jižní straně Znojensko-pohořelický KC a na jižní až jihozápadní straně Vranovsko-dyjský KC. Ohraničení Jevišovického KC jsou relativně jednoznačná pouze tam, kde jsou daná okraji lesních komplexů (zejm. vůči Vranovsko-dyjskému KC). Přirozené pokračování má Jevišovický KC severozápadním směrem v Kraji Vysočina.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující mírně až výrazně zvlněný reliéf, mírně převažující zemědělské využití s různě velkými bloky orné půdy a místy i významnějším podílem travních porostů, významné zastoupení lesů (i rozsáhlejších celků až komplexů). Sídlní struktura je proměnlivě, většinou však dosti hustá, převažují menší až středně velké vesnice, z měst jsou zastoupené Znojmo a Jevišovice.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	39905,9	63,3
smíšené lesy	9639,3	15,3
jehličnaté lesy	2729,4	4,3
listnaté lesy	2514,9	4,0
městská nesouvislá zástavba	2381,7	3,8
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	2368,0	3,8
střídající se lesy a křoviny	1600,4	2,5
ovocné sady a keře	567,8	0,9
komplexní systémy kultur a parcel	478,8	0,8
louky	235,7	0,4

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
průmyslové nebo obchodní zóny	213,6	0,3
vodní plochy	108,8	0,2
zařízení pro sport a rekreaci	105,8	0,2
vinice	103,2	0,2
těžba hornin	41,6	0,1

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřená krajina s mírně až výrazně zvlněným reliéfem;
- významné dálkové pohledy do sousedících krajinných celků;
- převažující charakter harmonické kulturní krajiny se značným podílem různě velkých lesních celků a různě velkými enklávami osídlení venkovského typu s navazujícími zemědělsky využívanými plochami;
- lesní celky a komplexy;
- výrazná údolí s toky místy přirozeného až přírodě blízkého charakteru (Rokytná, Jevišovka);
- četné remízy, skupiny dřevin a vzrostlá dřevinná společenstva liniového charakteru vázaná jak na toky (břehové a doprovodné porosty) či strže, tak na komunikace (stromořadí);
- ladní společenstva v zemědělsky nevyužitelných strmých svahů a vyvýšenin;
- panorama města Znojma s jeho historickými stavebními dominantami.

Přírodní hodnoty:

PPK Jevišovka, PPK Rokytná, PPK Střední Pojihlaví, EVL Citonice – rybník Skalka, EVL Čekal, EVL Jankovec, EVL Jedlový les a údolí Rokytné, EVL Kaolinka Únanov, EVL Kopečky u Únanova, EVL Lapikus, EVL Lom u Žerůtek, EVL Mašovice – lom, EVL Mašovická střelnice, EVL Mikulovický les, EVL Na Kocourkách, EVL Nový zámek Jevišovice, EVL Pod Šibeničním kopcem, EVL Podmolí – strouha, EVL Podyjí, EVL Rakšické louky, EVL Řeka Rokytná, EVL Starý zámek Jevišovice, EVL Široký, EVL Tavíkovice – zámek, EVL Tvořihrázský les, EVL U Huberta, EVL Údolí Dyje, EVL Údolí Jihlavy, EVL Ve Žlebě, EVL Výrovické kopce, EVL Znojmo – Kostel Nalezení sv. Kříže, PO Podyjí, PR Na Kocourkách, PR Růžový vrch, PR U doutné skály, PP Cínová hora, PP Červený rybníček, PP Losolosy, PP Mikulovické jezero, PP Pod Šibeničním kopcem, PP Rudlické kopce, PP Stříbrný vrch, PP Šafářka, PP Široký, PP Ve Žlebě, PP Výrovické kopce, PP Žleby.

Kulturní hodnoty:

MPR Znojmo, MPZ Jevišovice, KPZ Vranovsko-Bítovsko.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- velmi rozsáhlé plochy orné půdy, místy s nízkým podílem trvalé vegetace ohrožené vodní a větrnou erozí;
- plochy fotovoltaických elektráren (např. u Moravského Krumlova);
- pohledově znehodnocující vedení tras energetické infrastruktury (ZVN a VVN);
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Její naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Z důvodu minimalizace vlivů zastavování území a z důvodu omezení potenciálních rizik ve vztahu k obrazu krajiny a dalším složkám životního prostředí je formulována podmínka ochrany krajiny před umístováním výškově, plošně a objemově výrazných staveb. Tyto stavby zásadně ovlivňují kvalitu a charakter území nejen území, do kterých jsou umístěny, ale v závislosti na konfiguraci terénu mohou ovlivňovat i plošně významné oblasti.

(k bodům 423 – 424)

37. Krajinný typ Vranovsko-dyjský

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jihozápadní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří ke spíše menším celkům.

Sousedícími celky jsou na západní až jihozápadní straně Uherčický KC, na severní až severovýchodní straně Jevišovický KC a na jihovýchodní straně Znojensko-pohořelický KC. Převažující ostrá

ohraničení Vranovsko-dyjského KC vůči sousedícím celkům jsou daná hranicemi lesních komplexů. Přirozené pokračování má Vranovsko-dyjský KC jižním až jihozápadním směrem v Rakousku.

K hlavním charakterizujícím rysům patří celkově snížený, ale výrazně členitý reliéf (vázaný zejm. na hluboké údolí Dyje), celkově převažující zastoupení lesů (vesměs v podobě souvislých komplexů), nízké zastoupení zemědělské půdy (většinou zorněné, místy však i zatravněné) a řídké zastoupení sídel (zejm. menších vsí, ale též Vranova nad Dyjí). Specifickými prvky jsou přehradní nádrže Vranov a Znojmo.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	336,5	2,6
jehličnaté lesy	1507,3	11,7
listnaté lesy	2361,9	18,3
louky	1,9	0,0
městská nesouvislá zástavba	107,0	0,8
orná půda mimo zavlažovaných ploch	1847,0	14,3
ovocné sady a keře	0,2	0,0
smíšené lesy	5435,3	42,1
střídající se lesy a křoviny	605,4	4,7
vinice	5,6	0,0
vodní plochy	630,2	4,9
zařízení pro sport a rekreaci	63,0	0,5

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- ekologicky i esteticky mimořádně hodnotná krajina dyjského (a želetavského) údolí (částečně území NP Podyjí) s lesními komplexy a skalnatými svahy;
- architektonické a kulturně-historické dominanty (zejm. hrady Vranov, Bítov a Cornštejn);
- historicky významná vinice Šobes v dyjském údolí;
- významná rekreační oblast.

Přírodní hodnoty:

EVL Mašovická střelnice, EVL Podyjí, EVL Údolí Dyje, EVL Vranov nad Dyjí – základní škola, PO Podyjí, PR Bílý kříž, PR Podhradské skály, PR Růžový vrch, PR Tisová stráž, PR U doutné skály.

Kulturní hodnoty:

KPZ Vranovsko-Bítovsko.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- místy nadměrné soustředění chatových lokalit (např. v Podhradí a v okolí Vranovské přehrady);

- zemědělská půda ohrožená vodní a větrnou erozí;
- orná půda v údolní nivě Dyje v západní části území.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Zachování a podpora pestré struktury využití území představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK.

Zachování a podpora vinařství a vinařských obcí včetně jejich rázovitosti představuje cíl zachování znaků krajiny ve smyslu EÚoK. Území se řadí k nejvýznamnějším vinařským oblastem ČR. Pěstování vinné révy výrazně ovlivňuje a utváří obraz zdejší krajiny. V krajině se uplatňují plochy vinohradů, vinné sklepy a jejich areály, v obcích se nachází stavby s typickou architekturou.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze, kterou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Díky svým vysokým krajinným hodnotám patří krajinný celek k územím atraktivním zejména pro turistiku, cykloturistiku, hipoturistiku apod. S cílem vytvoření podmínek pro koordinaci rozvoje území pro rekreační funkce a turistických aktivit a ochrany krajiny a přírodních hodnot je formulována požadavek na podporu rozvoje měkkých forem rekreace.

(k bodům 425 – 426)

38. Krajinný typ Uherčický

Vymezení a charakter území

Krajinný celek se nachází v jihozápadní části Jihomoravského kraje a v rámci kraje patří k celkům malým.

Jediným sousedícím celkem na území Jihomoravského kraje je Vranovsko-dyjský KC, který zde rozděluje Uherčický KC na dvě samostatné části. Střídají se ostřejší ohraničení daná hranicemi lesních komplexů s méně jednoznačnými hranicemi. Přirozené pokračování má Uherčický KC severním směrem v Kraji Vysočina, západním směrem v Jihočeském kraji a jižním až jihozápadním směrem v Rakousku.

K hlavním charakterizujícím rysům patří převažující mírně až výrazně zvlněný reliéf, převažující zemědělské využití s různě velkými bloky orné půdy a místy i významnějším podílem travních porostů, nízké zastoupení lesů (výhradně menších celků). Sídlní struktura je poměrně hustá – převažují menší vesnice, sídla městského charakteru zastoupená nejsou.

Hlavními krajinnými hodnotami území jsou lesní celky a relativně členitější údolní partie s pestřejší strukturou využití.

Stanovené cílové charakteristiky

Na základě analýzy charakteru a stavu území, pozitivních a negativních jevů v území byla stanovena cílová charakteristika předmětného krajinného typu.

typy zastoupených ploch CORINE	plocha (ha)	%
orná půda mimo zavlažovaných ploch	7513,1	83,2
jehličnaté lesy	655,8	7,3
území převážně zemědělská s příměsí přirozené	337,2	3,7
smíšené lesy	291,1	3,2
městská nesouvislá zástavba	148,3	1,6
střídající se lesy a křoviny	43,9	0,5
louky	42,6	0,5

Jedná se o zjištěné pozitivní jevy / hodnoty:

Krajinné hodnoty:

- pohledově otevřený krajinný celek s vyšším podílem trvalé vegetace v členitějších partiích údolí a v blízkosti zastavěných částí obcí;
- různě velké lesní celky;
- dochované fragmenty komponované krajinné struktury v okolí Uherčic;
- soustava rybníků u Šafova.

Přírodní hodnoty:

EVL Podyjí, EVL Údolí Dyje, EVL Uherčice – zámek, PO Podyjí, PR Bílý kříž, PR Suché skály, PP Kysibl, PP Uherčická louka.

Kulturní hodnoty:

VPZ Vratěním, KPZ Vranovsko-Bítovsko.

Jedná se o zjištěné negativní jevy / hrozby:

Negativní nebo rušivé jevy v krajině:

- rozsáhlé, krajinnou vegetací málo členěné plochy orné půdy ohrožené vodní a větrnou erozí;
- regulace vodních toků.

Podmínky pro zachování a dosažení cílových charakteristik

Obnova a funkční posílení prvků nelesní zeleně přispěje k posílení prostorové struktury krajiny rozčleněním souvislých ploch orné půdy, přispěje ke zvýšení přírodních i estetických kvalit krajiny a k vytváření ekologicky významných krajinných segmentů. Rozčlenění krajiny prvky nelesní vegetace zvyšuje prostorové ukotvení jejího pohledového vnímání a její identifikaci. Prvky rozptýlené krajinné zeleně posilují ekologickou stabilitu území. Funkční posílení prvků nelesní krajinné vegetace přispěje k rozvoji a posílení stávajících prvků územních systémů ekologické stability. Podpora obnovy a vytváření ekologicky významných krajinných segmentů (meze, remízky, liniová i mimolesní zeleň, trvalé travní porosty, nivní louky atd.) je zařazena mezi cíle stanovené Národní strategií ochrany biologické rozmanitosti.

Opatření k podpoře zadržování vody v krajině je naformulováno s cílem vytvoření podmínek pro zlepšení retenční schopnosti území a jejím prostřednictvím zmírnit účinky vodní a větrné eroze,

kteřou je dané území ovlivňováno. Vysoká exponovanost území vodní a větrnou erozní činnosti je v daném území způsobena kombinací pedologických, morfologických a klimatických podmínek a uspořádáním a způsobem využití ploch. V plochém až mírně zvlněném, otevřeném území se vyskytují půdy s vysokým podílem písků, díky klimatickým podmínkám je oblast poměrně často vystavena účinkům sucha a vzhledem k intenzivnímu zemědělskému využití a převaze ploch bez vegetačního krytu dochází k poměrně masivní erozní činnosti.

Účinkům eroze lze přecházet zvyšováním rozsahu ploch s trvalou vegetací, omezováním rozsahu zpevněných ploch a revitalizací vodních toků.

Ve vymezeném území se nachází řada drobných vodních toků, z nichž mnohé jsou upraveny. Necitlivá úprava některých vodních toků snižuje nejen jejich funkce vodohospodářské, přírodovědné, ale také krajinné. S cílem posílení uvedených funkcí je formulována podmínka týkající se revitalizace vodních toků a jejich niv. Jejich naplňování přispěje k posílení a obnově vodního cyklu v krajině a zvýšení biologických funkcí vodních toků a jejich niv. Zachování a obnova přirozeného vodního režimu vodních toků a niv je zařazeno mezi cíle ochrany přírody JMK.

Ochrana dochovaných fragmentů komponované krajinné struktury v okolí Uherčic představuje cíl zachování hodnot krajiny ve smyslu EÚoK. Ochrana je vztažena k necitlivým zásahům v krajině, které mohou vést k narušení hodnot a charakteru této krajiny.

G.7. Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit

G.7.1. Veřejně prospěšné stavby

(k bodu 427)

ZÚR JMK vymezují na území JMK veřejně prospěšné stavby pro veřejnou infrastrukturu (dopravní a technickou infrastrukturu).

(k bodu 428)

Dopravní infrastruktura

ZÚR JMK na území kraje vymezují plochy a koridory následujících veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury a s nimi souvisejících staveb a objektů:

DS02 – DS21, DS23 – DS33, DS35 – DS37, DS39; DZ01 – DZ10; DV01; DG01; DG02; DI01, DI02, DI04 – DI07; DL01,

pro která lze práva k pozemkům a stavbám potřebná k uskutečnění staveb podle stavebního zákona odejmout nebo omezit. Plochy a koridory dopravní infrastruktury jsou v *kap. D.1. textové části ZÚR JMK* definovány jednotlivě šířkou koridoru, případně velikostí plochy. Jejich zpřesnění v rámci ÚPD příslušné obce je uloženo v úkolech pro územní plánování příslušného záměru.

Funkční a kvalitní dopravní infrastruktura, která je vzájemně propojená a tvoří výkonný a prostorově i funkčně provázaný přepravní systém v transevropské, republikové i místní úrovni je základní podmínkou a předpokladem pro možný rozvoj, prosperitu i stabilitu kraje. Postupná realizace těchto záměrů naplňuje priority ZÚR JMK, především pak (6), (7) a (12).

Plochy a koridory dopravní infrastruktury vymezené v ZÚR JMK představují infrastrukturní opatření ve veřejném zájmu, která vytváří podmínky pro možnou přestavbu dálniční, silniční, železniční, letecké, vodní a cyklistické infrastruktury v potřebných normativních a kapacitních parametrech. Součástí je i infrastrukturní návrh na dostavbu zařízení pro kombinovanou dopravu a integrovaný dopravní systém jako podmínka pro udržitelný rozvoj území a udržitelnou dopravu, zajišťující podmínky pro optimální obslužnost území integrovaným dopravním systémem a individuální dopravou ve vzájemné synergii. Plochy a koridory jsou vymezeny s ohledem na předpokládaný výhledový nárůst dopravy a očekávané přepravní nároky včetně nabídky ekologicky šetrné integrované obsluhy území.

Veřejně prospěšná stavba (VPS) je v souladu s ust. § 2 stavebního zákona stavba pro veřejnou infrastrukturu, určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezená ve vydané územně plánovací dokumentaci.

(k bodu 429)

Technická infrastruktura

ZÚR JMK vymezují na území JMK plochy a koridory následujících veřejně prospěšných staveb pro technickou infrastrukturu a s nimi související zařízení:

TEE01 – TEE21, TEE23 – TEE26, TEP01 – TEP08, TED01, TET01, TV01, TV02, POT01 – POT06, POT08 a POT09,

pro která lze práva k pozemkům a stavbám potřebná k uskutečnění staveb podle stavebního zákona odejmout nebo omezit. Plochy a koridory jsou v *kap. D.4.2. textové části ZÚR JMK* jednotlivě definovány šířkou koridoru, případně velikostí či rozlohou plochy. Jejich zpřesnění v rámci ÚPD příslušné obce je uloženo v úkolech pro územní plánování příslušného záměru.

Plochy a koridory jsou vymezeny z důvodu zabezpečení spolehlivosti napájení a zajištění dodávek v rámci nárůstu spotřeby elektrické energie v místech již nedostatečných energetických zdrojů, zabezpečení plynulosti dodávek zemního plynu včetně rozšíření uskladňovacích kapacit, zabezpečení přepravy strategické suroviny (ropy) a možnosti navýšení rozšíření stávajících rafinérií, zabezpečení dodávky přebytečného tepla z jaderné elektrárny Dukovany, zásobování území s nedostatečnými zdroji pitné vody a ochranu zastavěných ploch a zastavitelného území před potenciálními riziky povodní.

Veřejně prospěšná stavba (VPS) je v souladu s ust. § 2 stavebního zákona stavba pro veřejnou infrastrukturu, určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezená ve vydané územně plánovací dokumentaci.

G.7.2. Veřejně prospěšná opatření

(k bodům 430 – 431)

Technická infrastruktura – protipovodňová ochrana

ZÚR JMK vymezují na území JMK plochy a koridory veřejně prospěšných opatření protipovodňové ochrany **POP01 – POP11** (přírodě blízká opatření) s cílem snížení ohrožení území záplavami a erozí, a to ve veřejném zájmu.

Veřejně prospěšné opatření je v souladu s ust. § 2 stavebního zákona opatření nestavební povahy sloužící ke snížení ohrožení území a k rozvoji anebo k ochraně přírodního, kulturního a archeologického dědictví, vymezené ve vydané územně plánovací dokumentaci.

G.7.3. Vymezení staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu

(k bodu 432)

ZÚR JMK nenavrhují plochy ani koridory k zajištění obrany a bezpečnosti státu, respektují však limity využití území (podle ustanovení § 26 stavebního zákona) uplatněné Ministerstvem obrany ČR do územně analytických podkladů kraje. Jedná se o zájmové území Ministerstva obrany ČR, vojenský újezd a objekty důležité pro obranu státu vč. ochranných pásem, letiště a letecké stavby vč. ochranných pásem, elektronická komunikační zařízení a komunikační vedení vč. ochranných pásem. Tyto limity využití území jsou znázorněny v koordinačním výkresu pod nadpisem ZVLÁŠTNÍ ZÁJMY.

Zájmové území Ministerstva obrany

Na celém území Jihomoravského kraje je podle ustanovení § 175 odst. 1 stavebního zákona v návaznosti na zákon č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany ČR, ve znění pozdějších předpisů, vymezeno zájmové území Ministerstva obrany ČR, kde lze v zájmu zajišťování obrany a bezpečnosti státu vydat územní rozhodnutí a povolit níže uvedené druhy staveb jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany ČR:

- výstavba, rekonstrukce a opravy dálniční sítě, rychlostních komunikací, silnic I., II., a III. třídy;
- výstavba a rekonstrukce železničních tratí a jejich objektů;
- výstavba a rekonstrukce VN a VVN;
- výstavba větrných elektráren;
- výstavba radioelektronických zařízení (radiové, radiolokační, radionavigační, telemetrická včetně anténních systémů a opěrných konstrukcí (např. základnové stanice);
- výstavba objektů a zařízení vysokých 30 m a více nad terénem;
- výstavba objektů tvořících dominanty v území (např. rozhledny);
- výstavba vodních nádrží (rybníky, přehrady).

Vojenský újezd Březina

Vojenský újezd je podle § 30 zákona č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany ČR, ve znění pozdějších předpisů, vymezená část území státu určená k zajišťování obrany státu a k výcviku ozbrojených sil, přičemž újezd tvoří územní správní jednotku.

Vojenský újezd Březina vznikl na základě § 8 odstavce 1 a 2 zákona č. 169/1949 Sb., o vojenských újezdech. Na základě zákona č. 15/2015 Sb., o zrušení vojenského újezdu Brdy, o stanovení hranic vojenských újezdů, o změně hranic krajů a o změně souvisejících zákonů (zákon o hranicích vojenských újezdů), se s účinností od 1. ledna 2016 vlivem optimalizace hranic vojenského újezdu Březina, změnilo také hranice Jihomoravského kraje.

V území, které ve vzdálenosti 1 km kopíruje hranici vojenského újezdu Březina (ochranné pásmo), lze vydat územní rozhodnutí a povolit níže uvedené druhy staveb jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany:

- výstavba, rekonstrukce a opravy dálniční sítě, rychlostních komunikací, silnic I. II. a III. třídy;
- výstavba a rekonstrukce železničních tratí a jejich objektů;
- výstavba a rekonstrukce letišť všech druhů, včetně zařízení;
- výstavba a rekonstrukce vedení VN a VVN;
- výstavba větrných elektráren, bioplynových stanic, fotovoltaických elektráren a objektů dalších zdrojů energií;
- výstavba radioelektronických zařízení (radiové, radiolokační, radionavigační, telemetrická) včetně anténních systémů a opěrných konstrukcí (např. základnové stanice apod.);
- výstavba objektů a zařízení vysokých 30 m a více nad terénem;
- výstavba staveb tvořící dominanty v terénu;
- výsadba vzrostlé zeleně (větrolamů apod.);
- výstavba vodních děl (přehrady, rybníky, poldry apod.);
- výstavba souvislých kovových překážek, průmyslových hal, objektů pro výrobu a služby;
- výstavba staveb, které jsou zdrojem elektromagnetického rušení;
- výstavba ČOV;
- výstavba hlavních řadů technické infrastruktury regionálního a nadregionálního významu;
- stavby, při nichž by došlo k dotčení vlastnických práv ČR – MO;
- budování nových nebo rozšiřování stávajících skládek odpadů.

V souladu s § 6 odst. 1 písm. h) zákona č. 222/1999 Sb. je třeba předložit veškerou ÚPD.

V tomto území může být výstavba a ostatní uvedené činnosti omezeny nebo zakázány.

Objekty důležité pro obranu státu

Objekty důležité pro obranu státu jsou podle zákona č. 222/1999 Sb. pozemky a stavby vymezené ve vojenských újezdech a jejich příslušenství, které mají z politického, vojenského nebo hospodářského hlediska význam pro zajišťování obrany státu, zejména pro zabezpečení základních funkcí státu a zabezpečení ozbrojených sil.

Jedná se o vojenské objekty nebo areály Ministerstva obrany ČR se zájmovým územím (ochranným pásmem) šířky 50 m kolem obvodu stavby či areálu v zástavbě a šířky 250 m, 350 m nebo 500 m v extravilánu. V tomto vymezeném území lze vydat územní rozhodnutí a povolit stavbu jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany.

Letiště včetně ochranných pásem

Ochranná pásma letišť

Ochranná pásma letišť je nutno respektovat podle § 37 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. V tomto území lze vydat územní rozhodnutí a povolit nadzemní stavbu jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany ČR.

Z důvodu bezpečnosti letového provozu je nezbytné projednat rovněž výstavbu vodních ploch, výsadbu vzrostlých dřevin, zakládání nových porostů, zakládání nových nebo rozšíření původních skládek, rozšíření stávajících nebo povolení nových těžebních prostorů, realizaci staveb či zařízení tvořících dominanty v terénu, vysílačů, vzdušných vedení VN a VVN, fotovoltaických elektráren

a speciálních staveb, zejména staveb s vertikální ochranou (např. střelnice, nádrže plynu, trhací jámy). V tomto vymezeném území může být výstavba, výsadba a ostatní uvedené činnosti omezeny nebo zakázány.

Součástí ochranných pásem letišť je ochranné pásmo se zákazem staveb. V tomto ochranném pásmu je zákaz realizace neleteckých staveb. (Výjimku, v mimořádném případě, může na základě komplexního posouzení povolit Ministerstvo obrany ČR).

Ochranná pásma letištních dálničních úseků (LDÚ)

V tomto území lze vydat územní rozhodnutí a povolit nadzemní stavbu jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany ČR.

Z důvodu bezpečnosti letového provozu je nezbytné projednat rovněž výstavbu vodních ploch, výsadbu vzrostlých dřevin, zakládání nových porostů, zakládání nových nebo rozšíření původních skládek, rozšíření stávajících nebo povolení nových těžebních prostorů, realizaci staveb či zařízení tvořících dominanty v terénu, vysílačů, vzdušných vedení VN a VVN, fotovoltaických elektráren a speciálních staveb, zejména staveb s vertikální ochranou (např. střelnice, nádrže plynu, trhací jámy). V tomto vymezeném území může být výstavba, výsadba a ostatní uvedené činnosti omezeny nebo zakázány. Součástí OP letiště je OP se zákazem staveb. V tomto OP je zákaz realizace neleteckých staveb. (Výjimku, v mimořádném případě, může na základě komplexního posouzení povolit MO ČR).

Vzdušné prostory pro létání v malých a přízemních výškách

Prostory vymezené pro létání v malých a přízemních výškách nutno respektovat podle ustanovení § 41 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Ve vzdušných prostorech pro létání v malých a přízemních výškách lze vydat územní rozhodnutí a povolit výstavbu vysílačů, výškových staveb, staveb tvořících dominanty v terénu, větrných elektráren, speciálních staveb, zejména staveb s vertikální ochranou (např. střelnice, nádrže plynu, trhací jámy), venkovního vedení VN a VVN, rozšíření stávajících nebo povolení nových těžebních prostorů jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany ČR. Ve vzdušném prostoru vyhlášeném od země je nutno posoudit také výsadbu vzrostlé zeleně. Výstavba a výsadba může být výškově omezena nebo zakázána.

Letecké stavby včetně ochranných pásem

Ochranná pásma leteckých zabezpečovacích zařízení je nutno respektovat podle § 37 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví. Z důvodu bezpečnosti letového provozu je nezbytné respektovat níže uvedené podmínky pro jednotlivá zařízení.

Ochranná pásma přehledových systémů jsou plošným rozsahem shodná a vzájemně se překrývající ochranná pásma primárních a sekundárních radarů, tedy ochranná pásma dvou speciálních zařízení umístěných na jednom společném stanovišti).

Ochranné pásmo primárního radaru je tvořeno dvěma sektory, pro které platí:

Sektor A – má tvar kruhu se středem v ose antény radaru a poloměru 500 m. V sektoru A nesmí být zřizovány stavby, nadzemní vedení, železniční trakce, kovové ploty, které převyšují vodorovnou rovinu ve výšce 3 m pod úrovní spodní hrany antény.

Sektor B – má tvar mezikruží se středem v ose antény radaru s poloměry 500 m a 5 000 m. V sektoru B nesmí být zřizovány stavby, nadzemní vedení, železniční trakce, kovové ploty, které převyšují kuželovou plochu se stoupáním +0,3° a vrcholem, který leží v ose antény ve výšce 5,6 m pod

úrovni spodní hrany antény radaru. Pro potřeby posuzování vlivu větrných elektráren na provoz radaru se u sektoru B poloměr mezikruží zvětšuje na hodnotu nad 500 m a 30 000 m.

V sektorech A a B mohou být ojedinělé bodové překážky, všechny bodové překážky v ochranném pásmu musí být vždy posouzené a schválené Ministerstvem obrany ČR.

Všechny pevné překážky se souvislou plochou větší než 20 m² jako jsou hangáry, sklady, sila, velké budovy a podobně, pokud jsou v přímé radiové dohlednosti radarové antény a jsou v menší vzdálenosti než 2 km od antény, musí být vždy posouzené a schválené Ministerstvem obrany.

Ochranné pásmo sekundárního radaru

Sektor A – má tvar kruhu se středem v ose antény radaru a poloměru 500 m. V sektoru A nesmí být zřizovány stavby, nadzemní vedení, železniční trakce, kovové ploty, které převyšují vodorovnou rovinu ve výšce 7 m pod úrovní spodní hrany antény.

Sektor B – je tvořen mezikružím se středem v ose antény s poloměry 500 m a 5 000 m. V sektoru B nesmí být zřizovány stavby, nadzemní vedení, železniční trakce, kovové ploty, které převyšují kuželovou plochu se stoupáním +0,3° a vrcholem, který leží v ose antény ve výšce 9,6 m pod úrovní spodní hrany antény radaru. Pro potřeby posuzování vlivu větrných elektráren a provoz radaru se u sektoru B poloměr mezikruží zvětšuje na hodnotu 500 m a 30 000 m.

V sektorech A a B mohou být ojedinělé bodové překážky, jako sloupy, komíny apod., pokud jsou ve větší vzdálenosti než 300 m od antény sekundárního radaru. V menší vzdálenosti mohou být jen ojedinělé bodové překážky, jako tyče, jímače blesků apod. Všechny bodové překážky v ochranném pásmu musí být posouzené a schválené Ministerstvem obrany ČR.

Všechny pevné překážky se souvislou plochou větší než 20 m² jako hangáry, sklady, sila, velké budovy a podobně, pokud jsou v přímé radiové dohlednosti radarové antény a jsou v menší vzdálenosti než 2 km od antény, musí být vždy posouzené Ministerstvem obrany ČR.

Shrnutí: V ochranných pásmech přehledových systémů v sektorech A a části sektoru B do 5 km (pro zjednodušení se jedná o plochu kružnice se středem v ose antén radarů a poloměru 5 km) lze vydat územní rozhodnutí a povolit veškerou nadzemní výstavbu včetně výstavby do vzdálenosti 5 km od stanoviště radaru jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany ČR. V tomto vymezeném území sektorů A a části sektoru B může být výstavba a výsadba omezena nebo zakázána.

V navazující části sektoru B do 30 km (pro zjednodušení se jedná o plochu mezikruží se středem v ose antén radarů a poloměrech 5 km a 30 km) lze vydat územní rozhodnutí a povolit výstavbu (včetně rekonstrukce a přestavby) větrných elektráren, výškových staveb, venkovního vedení VVN a VN, základnových stanic mobilních operátorů jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany ČR. V tomto vymezeném navazujícím území sektoru B může být výstavba větrných elektráren a výškových staveb nad 30 m nad terénem a staveb tvořících dominanty v terénu výškově omezena nebo zakázána.

Elektronická komunikační zařízení vč. ochranných pásem

Elektronické komunikační zařízení Ministerstva obrany ČR na stanovišti Božice

Ve vymezeném území do 10 km od stanoviště lze vydat územní rozhodnutí a povolit výstavbu a rekonstrukci výškových staveb, větrných elektráren, průmyslových staveb (výrobních hal, skladů, sil, hangárů apod.), průmyslových zón, vedení VN a VVN, výkonných vysílačů, převaděčů, základnových stanic mobilních operátorů a podobných technologií v celém kmitočtovém pásmu jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany ČR.

Ve vymezeném území do 3 km od stanoviště lze vydat územní rozhodnutí a povolit výstavbu a rekonstrukci trafostanic, fotovoltaických elektráren, vedení nízkého napětí, objektů s předpokládaným provozem zařízení způsobujících elektromagnetické rušení (sváření, velké elektromotory, generátory elektrického proudu apod.), rozsáhlé územní změny (rozsáhlé sady, zalesnění, těžba, apod.), zřizování nebo změny velkých vodních ploch a staveb uvedených ve vymezeném území do 10 km jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany ČR.

Ve vymezeném území do 2 km od stanoviště lze vydat územní rozhodnutí a povolit veškerou výstavbu a rekonstrukci staveb, včetně staveb a změn uvedených ve vymezeném území do 3 km a do 10 km jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany ČR.

Výstavba a rekonstrukce staveb i územní změny mohou být v uvedených zájmových územích Ministerstva obrany ČR omezeny nebo vyloučeny.

Zájmové území vojenského zařízení na stanovišti Skalky

Do 5 km od stanoviště nutno projednat průmyslové stavby jako sklady, sila, hangáry apod. s kovovým pláštěm přesahující jako celek 700 m², stavby výkonných vysílačů, převaděčů, základnových stanic mobilních operátorů a podobných technologií v pásmu 1090 MHz, výstavbu větrných elektráren.

V tomto vymezeném území lze vydat územní rozhodnutí a povolit uvedené typy staveb jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany. Výstavba výše určených typů staveb může být v uvedeném zájmovém území Ministerstva obrany omezena nebo vyloučena.

Trasy mikrovlnných spojů (Fresnelovy zóny) ze stanoviště Hády – Děvín, Hády – Rapotice, Hády – Sýkoř

V tomto vymezeném území lze vydat územní rozhodnutí a povolit stavby jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany ČR. V případě kolize může být výstavba omezena nebo vyloučena.

Zájmová území anténních prvků na stanovištích Děvín, Hády, Rapotice, Sýkoř

Do 200 m od stanoviště nejsou přípustné průmyslové stavby jako sklady, sila, hangáry apod. s kovovým pláštěm. V tomto vymezeném území lze vydat územní rozhodnutí a povolit stavby jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany ČR. V případě kolize může být výstavba omezena nebo vyloučena.

Komunikační vedení včetně ochranného pásma

Ochranná pásma pro nadzemní stavby

Při zobrazení atributu výšky 50 m musí být veškerá nadzemní výstavba v tomto území předem konzultována s Ministerstvem obrany ČR. V tomto vymezeném území lze vydat územní rozhodnutí a povolit stavby jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany ČR.

Při zobrazení atributu výšky 100 m a více musí být konzultovány stavby vysoké nad 30 m a stavby tvořící dominanty v terénu s Ministerstvem obrany ČR. V tomto vymezeném území lze vydat územní rozhodnutí a povolit stavby vyšší než 30 m jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany.

Ochranná pásma pro podpovrchové stavby a veškeré zemní práce

V tomto vymezeném území lze vydat územní rozhodnutí a povolit stavbu spojenou s prováděním zemních prací jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany ČR.

G.7.4. Vymezení asanačních území nadmístního významu

(k bodu 433)

ZÚR JMK nevymezují asanační území nadmístního významu.

G.8. Stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury

G.8.1. Požadavky na koordinaci ploch a koridorů

(k bodu 434)

ZÚR JMK stanovují požadavky na koordinaci územně plánovací činnosti dotčených obcí při upřesňování a vymezování ploch a koridorů (dopravní infrastruktura, technická infrastruktura a protipovodňová ochrana, ÚSES), uvedených ve věcně příslušné kapitole a ve *výkresu č. 1.2. grafické části ZÚR JMK*.

Koordinace při vymezování jednotlivých ploch a koridorů s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury je stanovena jako úkol pro územní plánování při pořizování a zpracovávání ÚPD příslušných obcí. Přehlednými tabulkami, zpracovanými jednotlivě pro plochy a koridory v průmětu do dotčených obcí, získá každý orgán územního plánování na území kraje dostatečný přehled o jmenovitěm vlivu sledovaných ploch a koridorů v ZÚR JMK na konkrétní část území kraje a každá dotčená obec přehled o rozsahu působení nadmístních záměrů na územní uspořádání a rozvoj obce.

G.8.2. Požadavky na územní vymezení a koordinaci cyklistických tras a stezek nadmístního významu

(k bodu 435)

ZÚR JMK stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci koridorů cyklistických tras a stezek nadmístního významu ve věcně příslušné kapitole.

Koordinace při vymezování cyklistických tras a stezek nadmístního významu je stanovena jako úkol pro územní plánování při pořizování a zpracovávání ÚPD příslušných obcí. Přehlednými tabulkami zpracovanými jednotlivě pro cyklistické trasy a stezky nadmístního významu získá každý orgán územního plánování na území kraje dostatečný přehled o jmenovitěm vlivu cyklistických tras a stezek sledovaných v ZÚR JMK na konkrétní část území kraje a každá dotčená obec přehled o rozsahu působení nadmístních záměrů na územní uspořádání a rozvoj obce.

G.8.3. Požadavky na koordinaci územních rezerv

(k bodu 436)

ZÚR JMK stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci územních rezerv, uvedených ve věcně příslušné kapitole a ve *výkresu č. 1.2. grafické části ZÚR JMK*.

Koordinace při upřesňování a vymezování územních rezerv je stanovena jako úkol pro územní plánování při pořizování a zpracovávání ÚPD příslušných obcí. Přehlednými tabulkami zpracovanými jednotlivě pro územní rezervy získá každý orgán územního plánování na území kraje dostatečný

přehled o jmenovitém vlivu územních rezerv sledovaných v ZÚR JMK na konkrétní část území kraje a každá dotčená obec přehled o rozsahu působení nadmístních záměrů na územní uspořádání a rozvoj obce.

G.8.4. Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí

(k bodu 437)

ZÚR JMK stanovují požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí v souladu s Přílohou č. 4 vyhlášky 500/2006 Sb., část I. Obsah Zásad územního rozvoje, odst. 1 písm. h): „*stanovení požadavků nadmístního významu na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury*“. V návrhu ZÚR JMK mohou být dle výše uvedené citace stanoveny pouze požadavky nadmístního významu a to v souladu s odst. 3, § 36 stavebního zákona: „*Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí. Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územního plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím územním rozhodnutím*“.

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb., přílohy č. 4, textová část ZÚR JMK obsahuje koncepci rozvoje území kraje, určující základní požadavky na jeho účelné a hospodárné uspořádání; tato koncepce může být vyjádřena dle článku I, odstavce (1), písm. h) rovněž: „*stanovením požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury*“. ZÚR JMK pro vybrané záměry dopravní a technické infrastruktury stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci v územně plánovací dokumentaci příslušné obce. Tímto je uplatněn princip subsidiarity, jak je vyjádřen v čl. 4. odst. 3 Evropské charty místní samosprávy, podle kterého „*odpovědnost za věci veřejné obvykle ponesou především ty orgány, které jsou občanu nejbližší*“. ZÚR JMK ponechávají, rozhodnutí na nižší stupeň územně plánovací dokumentace, čímž naplňují princip subsidiarity, tedy rozhodování a odpovědnosti za rozvoj území na nejnižším stupni, na němž lze dosáhnout zamýšleného výsledku.

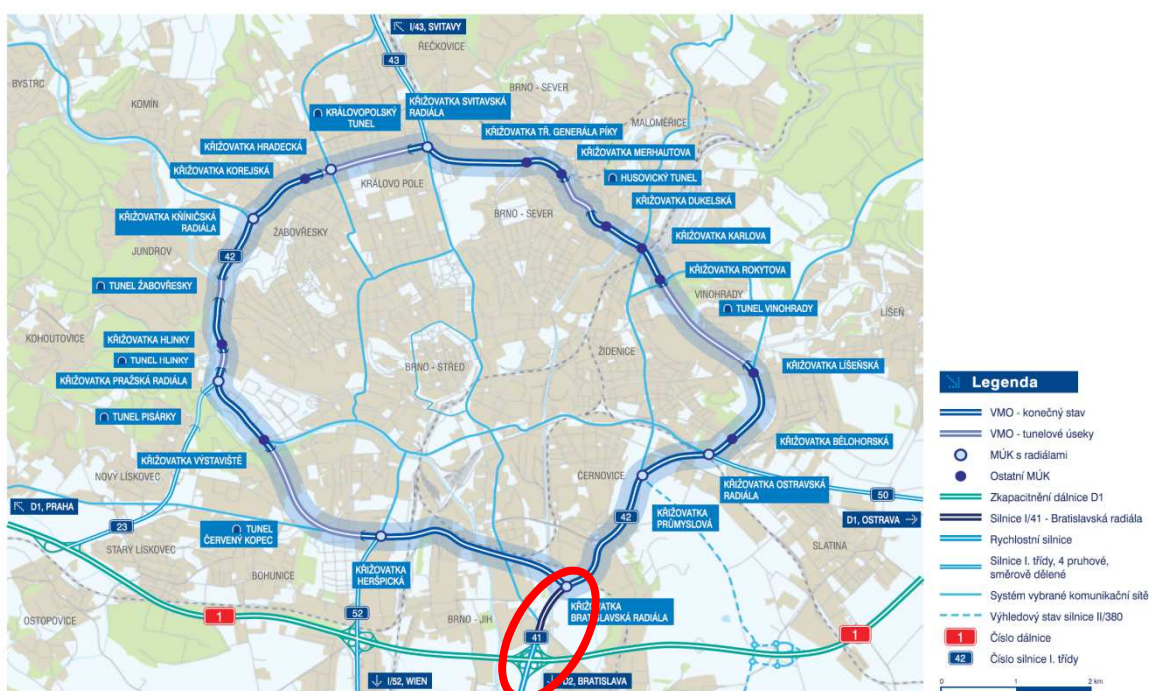
Vybrané záměry, pro které jsou v ZÚR JMK stanoveny požadavky na územní vymezení a koordinaci v územně plánovací dokumentaci příslušné obce, představují součást návrhu veřejné infrastruktury nadmístního významu, jejichž následné vymezení v nižším stupni dokumentace je pro naplnění navrhované koncepce ZÚR JMK závazné.

Vybrané záměry s požadavkem na územní vymezení a koordinaci v nižším stupni územně plánovací dokumentace jsou dále podrobně komentovány z hlediska vlastní problematiky daného záměru.

Silnice I/41 Brno, Bratislavská radiála

Silnice I/41, Bratislavská radiála (dále pouze Bratislavská radiála), součást celostátní sítě silnic I. třídy s vazbou na dálniční síť – hlavní vstupní radiála od dálnic D1 a D2 (MÚK Brno, jih) do jižní části Brna s návazností na silnici I/42 Brno, Velký městský okruh – součást sběrného komunikačního systému města Brna. Přestavba Bratislavské radiály byla dlouhodobě koncepčně a realizačně sledovaná v koridoru vedeném podél řeky Svitavy (ÚP Brna, ŘSD ČR). Její vedení a poloha plně respektovaly dlouhodobě sledovaný záměr odsunutí polohy Železničního uzlu Brno, včetně souvisejícího zrušení dílčího úseku přerovské tratě a uvolnění prostoru pro průchod silniční radiály a části VMO.

V současné době je dokončena technická studie, kterou zadalo ŘSD ČR, závod Brno a která prověřuje novou tangenciální polohu silnice I/41 Bratislavské radiály s odklonem od historicky sledovaného, radiálně vedeného koridoru podél řeky Svatky (I/41 Brno – Bratislavská radiála, technická studie; PK Ossendorf, s. r. o., 07/2015). Výsledky studie jednoznačně potvrzují výhodnost nové koncepce, která je zcela nezávislá na rozhodnutí o výsledné poloze a řešení ŽUB a současně umožňuje etapové využití Bratislavské radiály (do doby dokončení silnice I/42, Brno Velký městský okruh v jižním segmentu) v návaznosti na silnici I/42, Brno Velký městský okruh, v opačném směru na dálnici D1 a Pražskou radiálu jako součást městského okruhu. Studie předkládá variantní návrhy uspořádání a návazností na silniční systém města. Je podkladem pro nová jednání a rozhodování o celkové koncepci rozvoje a uspořádání jižního a jihovýchodního sektoru města. Schéma variantní polohy Bratislavské radiály s napojením na D1 a VMO – viz následující obr.



zdroj: I/41 Brno – Bratislavská radiála, technická studie (PK Ossendorf, s. r. o. 06/2015)

Nové skutečnosti a stav přípravy nově navrhované trasy silnice I/41 Bratislavské radiály vyžaduje i změnu koncepce a vedení VMO v této oblasti. Vzhledem k tomu, že prověřované varianty jsou v úrovni technických, případně územních studií, vyžadujících jednání, upřesňování a podrobné prověřování dopadů do území, nelze považovat koncepci uspořádání dopravních systémů města za stabilizovanou a možnou k vymezení ve formě invariantních koridorů do ZÚR JMK. Problematika není z důvodů potřebné podrobnosti území řešitelná na úrovni ZÚR JMK. Pokud by měl být záměr zapracován do ZÚR JMK ve schválené trase a současně ve všech aktuálně zvažovaných variantách, znamenalo by to vymezení tak širokého koridoru, který by zásadním způsobem na dlouhé období omezil změny využití rozsáhlého území v zastavěné části města Brna.

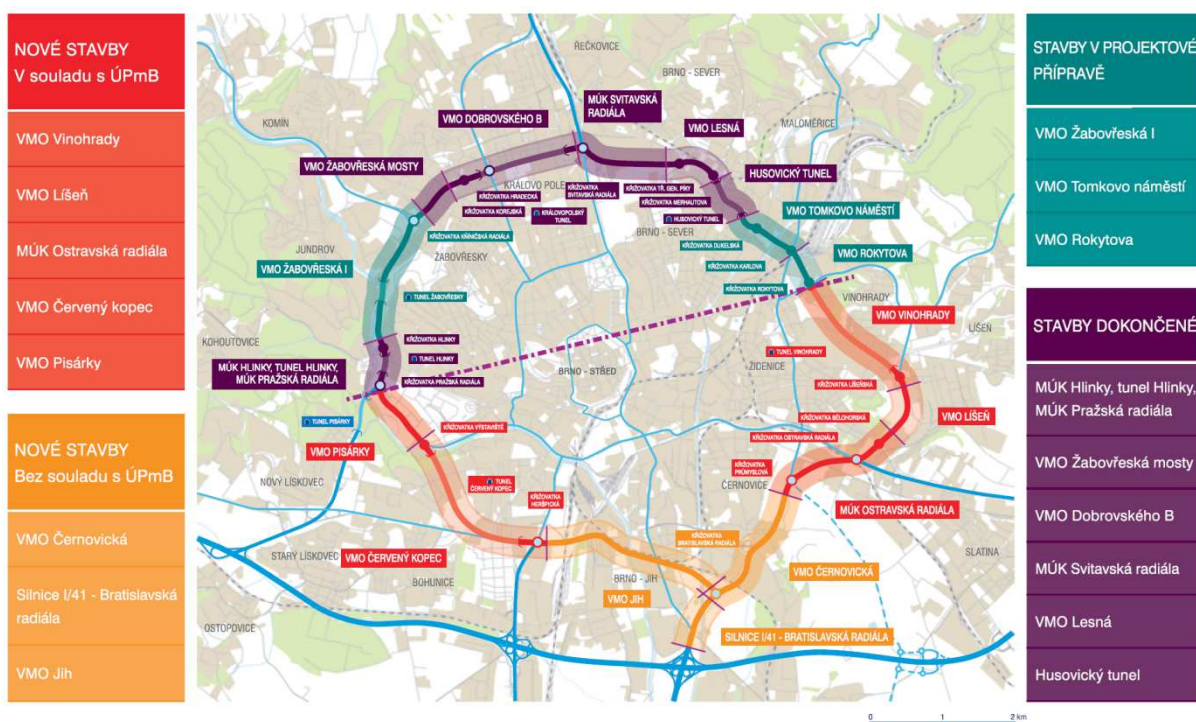
Z tohoto důvodu ZÚR JMK stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci koridoru Bratislavské radiály v ÚP Brna a to na základě podrobného prověření a celkové koncepce dopravní infrastruktury a rozvoje dotčeného sektoru města.

Silnice I/42 Brno, Velký městský okruh

Silnice I/42, Velký městský okruh je součástí nadřazeného komunikačního systému města Brna. Vytváří radiální prstenec kolem silně urbanizované části města Brna, do kterého je zapojena tangenciálně vedená silniční síť. VMO tak umožňuje vnější rozvedení průjezdné i cílové a zdrojové dopravy a prostorovou návaznost silniční sítě a to mimo centrální oblast Brna. V dlouhodobě sledovaných koncepčních souvislostech je VMO součástí II. stupně systému třístupňové ochrany města Brna a jádrového území OB3 (I. stupeň – D43, JZT, D52/JT, II. stupeň – VMO a radiály, III. stupeň – Malý městský okruh).

Jednotlivé úseky VMO jsou dlouhodobě projektově připravovány a postupně realizovány. V současné době jsou dokončené stavby: MÚK Hlinky, tunel Hlinky, MÚK Pražská radiála, VMO Žabovřesky mosty, VMO Dobrovského B, MÚK Svitavská radiála, VMO Lesná a Husovický tunel. Realizační prioritou je dostavba dílčích staveb VMO Brno, Žabovřeská I, VMO Brno, Tomkovo náměstí, VMO Brno, Rokytova, pro která jsou vydaná územní rozhodnutí. Pro stavbu VMO Brno, Žabovřeská I bylo vydáno stanovisko MŽP k EIA dne 11. 09. 2006, pro stavby VMO Brno, Tomkovo nám. – Rokytova dne 27. 06. 2004.

V ÚP Brna jsou vymezeny navazující stavby VMO Brno, Vinohrady; VMO Brno, Líšeň; VMO Brno, Červený kopec a VMO Brno, Pisárky. Přehled aktuálního stavu rozestavěnosti a přípravy VMO – následující obr.



zdroj: I/42 Brno VMO – jih „Přerovka v úseku Bratislavská radiála (I/41) – Heršpická (I/52)“ (PK Ossendorf, s. r. o. 06 – 07/2015)

K územně – technickému prověření, následně projektové přípravě a postupné realizaci zůstávají úseky VMO Černovická, VMO Jih a silnice I/41, Bratislavská radiála – viz obr. výše. Tyto úseky, jejichž příprava je dosud v úrovni technických studií, vykazují řadu problémů v realnosti průchodu zastavěným územím, včetně návaznosti na Bratislavskou radiálu a její potřebnou přestavbu.

ŘSD ČR, závod Brno zadal v r. 2015 zpracování technické studie „I/42 Brno VMO – jih Přerovka v úseku Bratislavská radiála (I/41) – Heršpická (I/52)“. Studie reaguje na novou koncepci tangenciálně

vedené trasy navazující silnice I/41 Bratislavská radiála, která byla prověřována technickou studií „I/41 Brno – Bratislavská radiála“ (PK Ossendorf, s. r. o., 11/2014). Po připomínkách Magistrátu města Brna byla dopracovávána v 07/2015. Na základě požadavku ŘSD ČR město Brno pořídilo územní studii „Prověření územních dopadů úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna“ (PK Ossendorf, s. r. o.) s cílem prověřit variantní vedení VMO v jižní části města.

Výše zmíněné studie, ověřující problematiku vedení a dopadů upravené trasy VMO včetně polohy Bratislavské radiály do jižní a jihovýchodní části města, jsou v současné době ve fázi projednávání. Postupná příprava a realizace chybějících úseků VMO je prioritou přestavby silniční sítě města Brna a podmínkou pro řešení dopravy a dopravního zklidnění centrální části města. Přestože je VMO jako silnice I. třídy součástí nadřazené silniční sítě, součástí třístupňové ochrany města Brna a celého dopravního systému OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, její poloha a průchodnost zastavěným územím Brna vykazuje řadu lokálních problémů nezbytných k prověření a řešení. „Otevřenost“ a variantnost řešení v měřítku města Brna nelze zohlednit v podrobnosti ZÚR JMK tak, aby vymezení koridoru pro všechny dosud prověřované varianty garantovalo možné umístění výsledné trasy v daném koridoru a současně aby bez zbytečné blokáce rozsáhlého území výrazně neomezovalo rozvojové aktivity dotčené oblasti.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti, ZÚR JMK stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci chybějících úseků silnice I/42 Brno, Velký městský okruh v ÚP Brna, a to na základě podrobného prověření a stabilizace celkové koncepce dopravní infrastruktury a rozvoje dotčeného sektoru města.

Vymezením úkolu pro ÚP Brna je v ZÚR JMK jednoznačně deklarován nadřazený význam VMO jako součásti celkové koncepce dopravy na území Jihomoravského kraje a potřeba vymezení a stabilizace koridoru v ÚPD. To je podmíněno prověřením a návrhem tras v podrobnější územně plánovací a technické dokumentaci (nad rámec ÚPD), kterou v současné době pořizuje město Brno.

Železniční uzel Brno

Železniční uzel Brno je součástí I. tranzitního železničního koridoru a sítě evropských železničních tratí dle dohody TEN-T (Trans-European Network – Transport). Dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropských dopravních sítí s platností od 1. 4. 2014 je součástí tratí, zařazené do tzv. hlavní sítě (core network). Hlavní síť zahrnuje nejdůležitější transevropské tahy a dle zmíněného nařízení by měla splňovat parametry evropské metodiky do roku 2030.

ŽUB představuje rozvětvení a propojení sedmi železničních tratí, nádraží a dalších zařízení dráhy na území města Brna, z nichž tři železniční tratě jsou zařazené do sítě TEN-T. Tratě ŽUB slouží osobní i nákladní dopravě. V souvislosti s přípravou tratí rychlých spojení se předpokládá napojení vysokorychlostních tratí do ŽUB ve třech větvích, a to Praha – Brno, Brno – Břeclav a Brno – Ostrava. Zapojením ŽUB do sítě vysokorychlostních tratí bude vytvořen předpoklad přímé vazby Brna na síť rychlých spojení evropského významu.

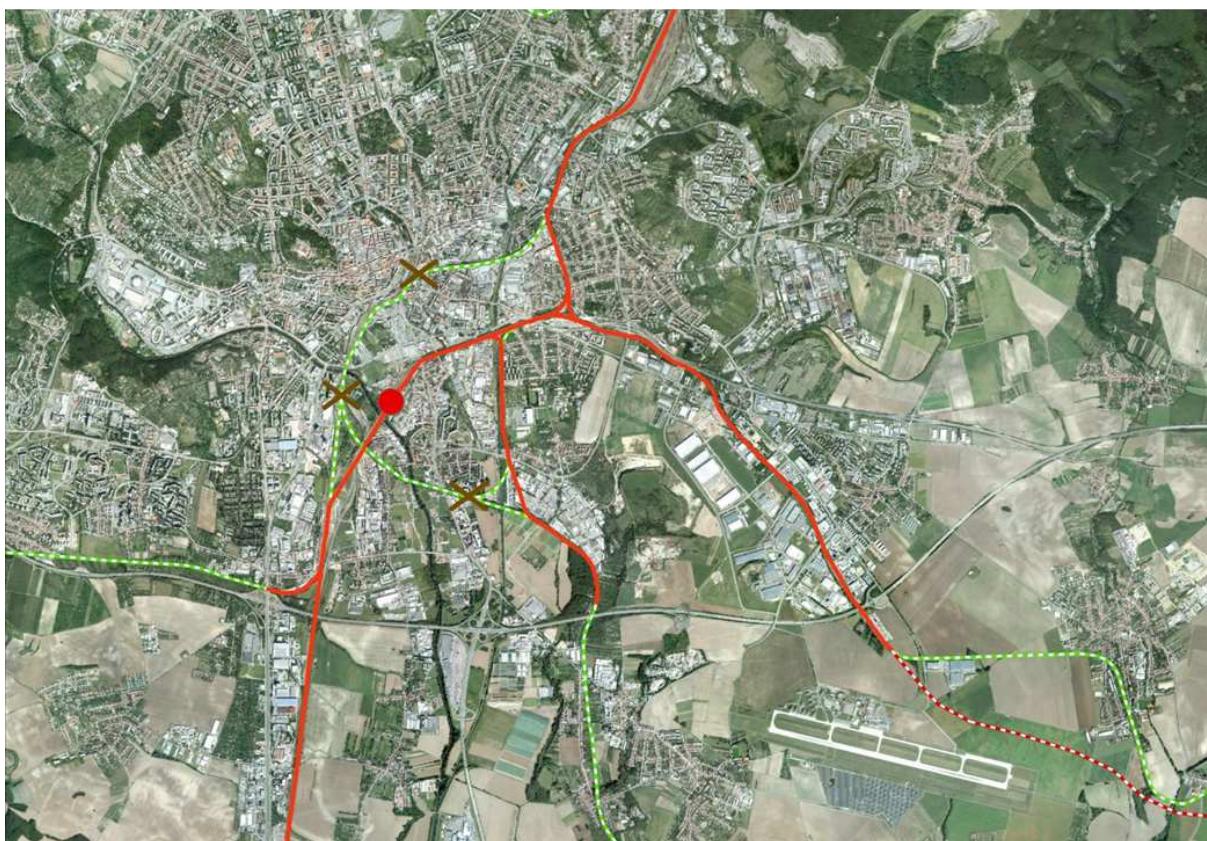
Přestavba ŽUB včetně osobního nádraží je dlouhodobě sledována MD ČR a zakotvena v ÚP Brna. Cílem přestavby je modernizace průjezdu uzlem s propojením již provedených staveb „Modernizace I. tranzitního železničního koridoru“ ve směru od Břeclavi směrem na Českou Třebovou, a to odstraněním stávajících technických a kapacitních nedostatečností, dosažení parametru přechodnosti (třída zatížení) a prostorové průchodnosti (průjezdný průřez). ŽUB na území města Brna v maximální míře využívá stávající železniční tratě s výškovými a směrovými úpravami.

Zásadním problémem ŽUB je nekapacitní zapojení některých tratí do uzlu, zejména přerovské (TEN-T) a vlárské trati. Zkapacitnění není řešitelné ve stávající konfiguraci tratí. Překážkou v území tvoří zejména mimoúrovňové křížení tratě Přerov – Sokolnice – Brno s nákladovým průtahem uzlem, nízká výška násypového tělesa tratě Přerov – Sokolnice – Brno a umístění dolního nádraží v úrovni okolního terénu. Významnými problémy jsou i nekapacitní konstrukční uspořádání kolejiště jižního zhlaví hlavního nádraží a excentrická poloha výpravní budovy hlavního nádraží vůči nástupištím, stáří umělých staveb drážního tělesa, malá kapacita odstavného nádraží a jeho rozdělení do několika lokalit.

Platný Územní plán statutárního města Brna vytváří územní podmínky a předpoklady pro přestavbu uzlu s polohou osobního nádraží v odsunutě poloze.

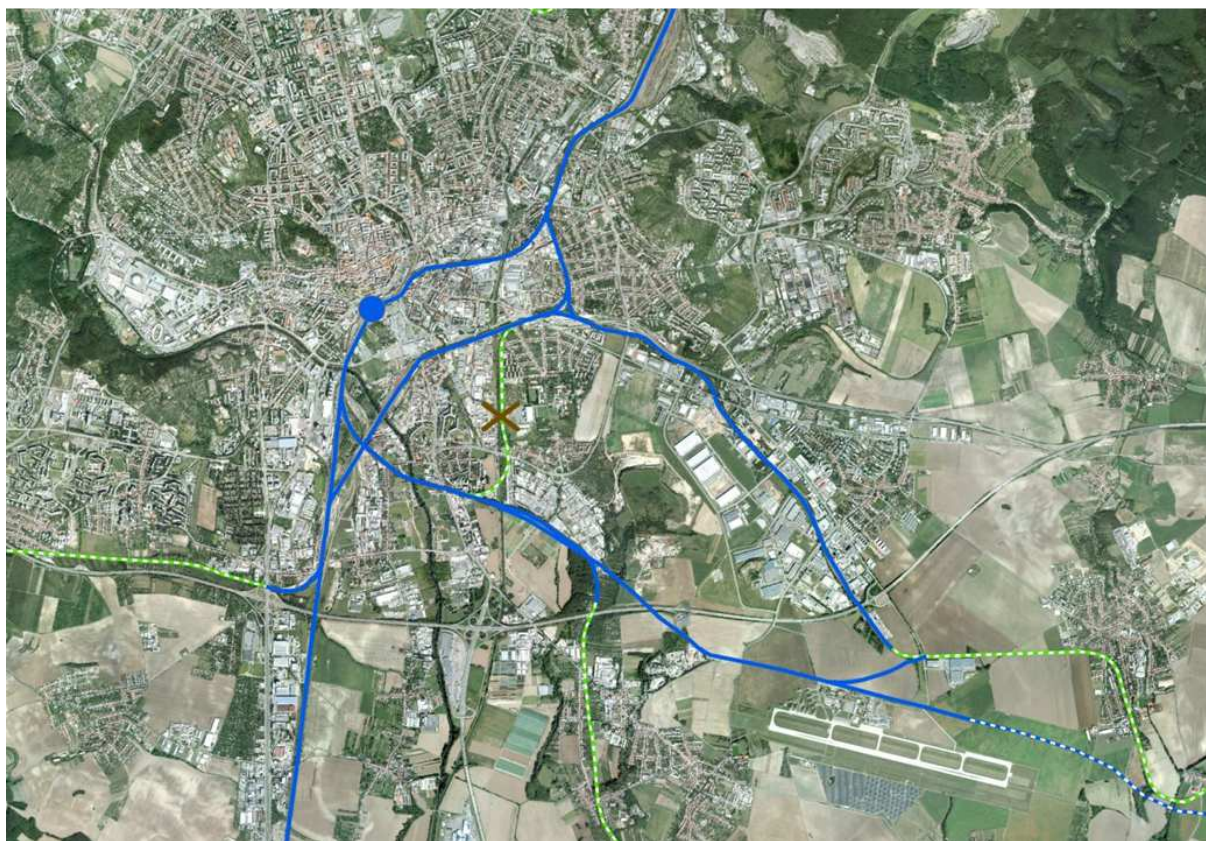
V současné době je ze strany SŽDC s. o. prověřována přestavba železničního uzlu ve variantách („Dopracování variant řešení ŽU Brno“; IKP CE, 03/2014 a další). Varianta A – „Řeka“ předpokládá přestavbu uzlu s odsunutou polohou osobního nádraží dle dlouhodobě sledované koncepce, varianta „Petrov“ řeší přestavbu uzlu s ponecháním osobního nádraží ve vazbě na stávající polohu – přestavba ŽUB ve variantách A a B – viz následující dva obr.

Přestavba ŽUB – var. A „Řeka“



zdroj: KÚ JMK, odbor dopravy, 08/2015

Přestavba ŽUB – var. B „Petrov“



zdroj: KÚ JMK, odbor dopravy, 08/2015

Nově prověřovaná přestavba ŽUB ve variantě B – „Petrov“ představuje zásadní změny v koncepci rozvoje dotčených částí města i v uspořádání související dopravní infrastruktury.

Z tohoto důvodu Magistrát města Brna, odbor územního plánování a rozvoje pořídil prověřovací studii „Prověření územních dopadů variant přestavby železničního uzlu Brno“ (UAD-Studio, spol. s r. o. a PK Ossendorf, 03 – 07/2015), jejímž cílem je vyhodnotit podmínky rozvoje města Brna pro tři základní varianty, a to: var. 0 „Bez projektu“, var. A – „Řeka“, var. B – „Petrov“. Účelem územní studie je vytvořit územně plánovací podklad, který stanoví podmínky rozvoje města pro základní varianty přestavby ŽUB a umístění osobního nádraží ve městě Brně a vyhodnotí územní dopady vyvolané těmito variantami.

SŽDC, s. p. zadalo zpracování studie proveditelnosti pro varianty přestavby ŽUB včetně návrhu zaústění vysokorychlostních tratí do ŽUB. Tato studie by měla být společně s územní studií „Prověření územních dopadů variant přestavby železničního uzlu Brno“ podkladem pro rozhodování o výsledné variantě a případně podkladem pro změnu koncepce rozvoje města Brna.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti, ZÚR JMK vymezují variantní koridory územní rezervy zaústění vysokorychlostní tratě ve směru od Prahy (**RDZ02-A, RDZ02-B**), invariantně ve směru od Břeclavi (**RDZ05**) až po napojení na stávající kolejovou infrastrukturu v centrální části Brna. Ve směru od Ostravy a Přerova ZÚR JMK vymezují varianty územní rezervy pro možné variantní napojení přerovské a vlárské tratě, tj. Nová trať Brno, Slatinka – Brno, Brněnské Ivanovice – var. „Petrov“ – var. A, var. B (**RDZ04-A, RDZ04-B**). Navrhované varianty ve dvou samostatných stopách vedou severně od letiště Brno-Tuřany se společným napojením na stávající kolejovou infrastrukturu v prostoru Starých Černovic (využití pro zapojení VRT ve směru od Ostravy).

Propojení skupinových vodovodů Břeclav a Podluží

Jedním ze skupinových vodovodů mající rozhodující podíl na zásobování vodou oblasti Břeclavska je skupinový vodovod Břeclav, jehož zdrojem je jímací území podzemní vody Kančí obora. Skupinový vodovod Podluží, jehož zdrojem je jímací území Moravská Nová Ves, je nedílnou součástí zásobování vodou oblasti Hodonínska.

Propojení těchto skupinových vodovodů vytvoří předpoklady pro přivedení kvalitní pitné vody z jímacího území Kančí obora do oblasti, která je zásobována ze skupinového vodovodu Podluží. Toto bude možné po vybudování nového výtlačného a rekonstrukci stávajícího zásobovacího řadu ze starého jímacího území Břeclav do věžového vodojemu Týnec.

Vzhledem k tomu, že se propojení těchto dvou systémů dotýká správního území města Břeclavi, ZÚR JMK řeší tuto problematiku úkolem pro ÚP Břeclavi.

Transformační stanice TS 110/22 kV Břeclav – Poštorná a napojení novým vedením na elektrickou síť 110 kV

Záměr je součástí distribuční sítě o napětové hladině na úrovni 110 kV.

Na základě vypořádání připomínky města Břeclavi a vzhledem k tomu, že se záměr dotýká správního území města Břeclavi, ZÚR JMK řeší tuto problematiku úkolem pro ÚP Břeclavi.

VTL plynovody napojující podzemní zásobníky plynu Břeclav na stávající tranzitní VTL plynovody

Vymezení ploch pro podzemní zásobníky plynu jsou součástí politiky územního rozvoje. Jedná se o plochy pro zajištění uskladňovacích kapacit, které mají dopady do distribučního systému ČR.

Na základě vypořádání připomínky města Břeclavi a vzhledem k tomu, že se záměr dotýká správního území města Břeclavi, ZÚR JMK řeší tuto problematiku úkolem pro ÚP Břeclavi.

Silnice I/50 Bučovice, přeložka

Silnice I/50 je součástí dálkového tahu Brno – Holubice – Uherské Hradiště – hranice ČR / Slovensko, součást mezinárodního tahu E50, jednou z významných přepravních os napojujících a obsluhujících východní oblast, v mezikrajských souvislostech s napojením Zlínského kraje a prostor Uhersko-hradištska. Průjezd Bučovicemi je značně problematický a představuje úzké hrdlo se sníženou bezpečností provozu a negativními dopady z provozu automobilové dopravy na životní prostředí a lidské zdraví. Zpracovaná dokumentace „Studie proveditelnosti silnice I/50 Bučovice – obchvat“ (Linio Plan, s. r. o., 2012) prověřila a navrhla dvě varianty možné přeložky silnice, obě v poloze jižně od zastavěné části sídla. Při projednávání dokumentace s dotčenými orgány a s obcí nebylo možné dosáhnout shody ve výběru výsledné varianty.

Pro možnou stabilizaci výsledné varianty přeložky silnice I/50 na území obce Bučovice bude nezbytné v podrobném měřítku nad rámec ZÚR JMK posoudit a prověřit možné korekce navrhovaných variant či navrhnout alternativní řešení. Vzhledem k tomu, že prověřované varianty se svým rozsahem pohybují ve správním území obce Bučovice, ZÚR JMK řeší tuto problematiku úkolem pro ÚP Bučovice.

Koridor pro zdvojení ropovodu Družba v prostoru navržené přeložky ropovodu na území města Hodonína

Koridor je vymezen pro zajištění navýšování přepravy ropy z Ruska do ČR a vychází z politiky územního rozvoje.

Vzhledem k rozsáhlým rozvojovým plochám města Hodonína v trase stávajícího ropovodu je vymezený koridor na území města Hodonína přerušen (po dohodě s dotčeným orgánem), ZÚR JMK řeší tuto problematiku úkolem pro ÚP Hodonína.

Přeložka silnice I/23

Silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany je součástí mezikrajského silničního tahu ve spojení Dráčov (D3) – Jindřichův Hradec – Třebíč – Brno. „Územní studie silnice I/23 v úseku Rosice – Zakřany“ (USB, spol. s r. o. Brno, 2015) prověřila dříve navržené přeložky podle aktuálních podmínek v území a komplexně obě varianty posoudila. Jako mírně výhodnější byla vyhodnocena varianta jižní. Na základě projednání územní studie v Rosicích byla městem a většinou dotčených obcí preferovaná varianta jižní, která je však z hlediska realizovatelnosti značně technicky a investičně náročná, v současné době pravděpodobně bez prokazatelné ekonomické návratnosti. Proto je varianta jižní vymezena jako územní rezerva s realizovatelností v dlouhodobém výhledu.

Pro reálný návrh a řešení přeložky silnice I/23 s obchvatem Rosic je žádoucí prověřit v podrobném měřítku v rámci ÚP Rosic územně technické podmínky vedení a návrhu „krátké“ přeložky silnice, jež by řešila problematiku nepříznivého průtahu Rosicemi a zároveň by splňovala požadovanou ekonomickou návratnost. Tak je možné dosáhnout řešení, které by umožnilo zahájení projektové a realizační přípravy záměru v „dohledné“ době.

Potřebnost reálného řešení je současně podporována i úkolem v politice územního rozvoje v bodě (195) kap. 7.4.: „*Prověření možností zlepšení průjezdnosti silnice České Budějovice – Jindřichův Hradec – Třebíč – D1, zejména řešením obchvatů měst a obcí. Na základě prověření zajistit územní ochranu pro zlepšení průjezdnosti vymezením koridorů pro dílčí změny trasy silnice.*“.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti, ZÚR JMK stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci silnice I/23 Rosice, přeložka v ÚP Rosice.

Koridor pro skupinový vodovod Hornácko

Po společném projednání byl koridor pro skupinový vodovod Hornácko vypuštěn z důvodu probíhajícího řízení o povolení k provedení stavby vodního díla nazvané „Skupinový vodovod Hornácko“.

Na základě společného jednání bylo u jednotlivých záměrů doplněno odůvodnění.

G.9. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií

(k bodu 438)

ZÚR JMK vymezují v OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno plochu, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií „Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovému území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“.

Cílem územní studie je prověřit v územním detailu potřebnost a realizovatelnost vybraných záměrů navrhované koncepce silniční dopravy na území Jihomoravského kraje, jež byly vymezeny v podobě územních rezerv. Jedním z účelů pořízení územní studie je vytvoření sjednoceného podkladu, co do aktuálnosti a detailnosti řešení záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě, jakož i aktualizace a prohloubení údajů o území samotném tak, aby bylo možné posoudit vliv záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě na životní prostředí v rozsahu, podrobnosti a míře konkrétnosti větší, než umožňují ZÚR. Územní studie a její výsledky se stanou stěžejními podklady pro aktualizaci ZÚR JMK. Aktualizace

ZÚR JMK se zahrnutím výsledků územní studie v podobě navržených ploch a koridorů bude posouzena z hlediska vlivů na životní prostředí.

Koncepce dopravy Jihomoravského kraje obsažená v ZÚR JMK je výsledkem komplexního posouzení potenciálu území a zhodnocení koncepčních scénářů uspořádání silniční sítě v Jihomoravském kraji, včetně zhodnocení výhledového zatížení silniční sítě v jednotlivých koncepčních scénářích (tzv. dopravní model), které byly modelovány pro potřeby posouzení jejich účinnosti, dopadů do území, nároků a přínosů pro rozvoj území kraje. Pro tyto účely Jihomoravský kraj v roce 2014 pořídil oborový podklad „Zhodnocení potenciálu území a modelových stavů silniční sítě Jihomoravského kraje“ (Urbanismus, architektura, design – studio, s. r. o., PK Ossendorf, s. r. o; 2014)“.

V rámci zpracování oborového podkladu bylo sestaveno čtrnáct scénářů uspořádání dálniční a silniční sítě na území Jihomoravského kraje, z nichž byly následně agregovány 4 základní koncepční scénáře, tj. A – D. Tyto koncepční scénáře A – D představují čtyři základní koncepční přístupy, tedy ucelené (vzájemně srovnatelné) koncepce cílového uspořádání sítě ve čtyřech rozdílných kombinacích záměrů na dálniční a silniční síti. Čtyři základní koncepční přístupy k uspořádání sítě simulují jak rezortní koncepci, tak alternativní koncepce či záměry, které byly v minulosti variantně prověřovány, nebo předkládány různými občanskými a ekologickými iniciativami. Do modelování dopravy nebyly zahrnuty lokální dopravní vztahy vnitřního prostoru města Brna, tedy 3. stupeň tříступňové ochrany města Brna a navazující sítě pozemních komunikací, neboť pro jejich zahrnutí do dopravního modelu nebyla k dispozici vzájemně srovnatelná vstupní data pro provedení modelování.

V komplexním vyhodnocení z hlediska chování dopravy, efektivnosti a účinnosti sítě pro r. 2035+ a z hlediska ekonomické reálnosti ve vztahu k předpokládaným výhledovým intenzitám dopravy na dopravní síti, byly vzájemně porovnány koncepční scénáře A – D. Jako nejúčinnější koncepční scénář stanovil oborový podklad koncepční scénář C.

Koncepční scénář C při vymezování koridorů silniční infrastruktury byl dále modelován v šesti dílčích variantách, přičemž se uplatnily dílčí podvarianty, případně etapová řešení a jejich možné kombinace. V jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno je vymezen komplex variantních záměrů, jejichž poloha i vytíženost se ovlivňují jak navzájem, tak v úzkém vztahu k využití a zatížení komunikačního systému města Brna:

- dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim (varianty),
- dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice (varianty),
- Jihozápadní tangenta (varianty),
- I/43 Kuřim, obchvat (varianty).

Zásadní a určující pro budoucí stabilizaci a invariantnost záměrů v tomto prostoru je prověření a rozhodnutí o výběru varianty D43 v úseku D1 – Kuřim a posouzení potřebnosti jihozápadní tangenty v návaznosti na D43 a D52/JT. Výběr výsledných variant u dálnice D43 v úseku Kuřim – Lysice a u obchvatu Kuřimi bude vyplývat z rozhodnutí o výsledné poloze dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim a z potvrzení potřebné existence či možného vypuštění JZT.

Při výběru výsledných variant z hlediska přepravních vztahů a systémových souvislostí je třeba plně zohlednit převažující vztahy zdrojové a cílové dopravy směřující od severu a jihu do prostoru Brna a jeho bezprostředního okolí. Ty se z nadřazené dálniční a silniční sítě roznášejí níže do silniční sítě krajského významu, na území Brna pak do městského komunikačního systému.

V jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno sehrávají významnou roli křižovatky na dálnici D1 a jejich budoucí poloha v rámci zkapacitnění D1 v úseku Slatina – Holubice. V souvislosti

s rozvojem jihovýchodního segmentu OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno je jejich poloha rozhodující pro potřebné přímé napojení krajské silniční sítě, zpřístupňující a obsluhující území jižně od dálnice D1 s návaznostmi na širší území.

Dálnice D43 a Jihozápadní tangenta jsou svojí polohou i existencí či neexistencí jednoznačně spjaty s přepravní účinností a funkčností systému třístupňové ochrany města Brna, uplatňovaného v ÚP Brna jako základní princip koncepce dopravního systému města Brna. Ve vztahu k navrhovaným záměrům D43 a JZT všechny dosud zpracované relevantní podklady předpokládaly jejich plné zapojení do tohoto systému v rámci tzv. prvního stupně ochrany. První stupeň ochrany města představují dálnice D43 ve var. Bystrcké, JZT, návazně na D52/JT s napojením na dálnici D2, případně dále na navrhované prodloužení silnice II/152 (v minulosti sledované jako tzv. jihovýchodní tangenta). Druhý stupeň ochrany zajišťuje velký městský okruh ve svém cílovém stavu a radiály města Brna. Třetí stupeň ochrany pak malý městský okruh, případně ostatní vybrané vnitroměstské komunikace.

Na základě níže uvedených skutečností a předpokladů jsou variantní záměry, které vykazují vzájemnou spjatost a přímou souvislost s komunikačním systémem města Brna, tj. dálnice D43 v úsecích D1 – Kuřim, návazně Kuřim – Lysice a Jihozápadní tangenta, vymezeny v souladu s § 36 stavebního zákona jako územní rezervy. Právě územní studie umožňuje komplexní prověření územních rezerv, tedy prověření reálnosti, potřebnosti i účinnosti záměrů, pro něž jsou územní rezervy vymezeny, v podrobném měřítku a ve všech souvislostech. Vymezení variantních koridorů územních rezerv pro tytéž záměry je provedeno pro případ, že územní studie prokáže nerealizovatelnost některé z dílčích variant nebo podvariant zvolené dopravní koncepce. Tímto postupem je zajištěna ochrana území pro možné umístění a realizaci záměru v jiné variantě či podvariantě zvolené dopravní koncepce. Jedním ze závěrů územní studie současně bude podnět ke zrušení územní ochrany těch variant a podvariant záměrů, jež budou v podrobném prověření a posouzení vyhodnoceny jako nerealizovatelné nebo již nepotřebné.

K rozhodnutí nevymezovat shora uvedené záměry v návrhových koridorech projektant dospěl především z následujících důvodů:

V současné době není k dispozici dostatek podkladů v potřebné podrobnosti, zpracovaných ve stejném pojetí, v jednom období a v jednotném prostorovém vymezení. Srovnatelné podklady jsou důležité pro možné posouzení přepravní účinnosti navrhovaných záměrů ve všech možných kombinacích variant a ve vzájemných souvislostech s ostatními záměry generujícími nové nároky na dopravu v celém jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, včetně města Brna a to ve vazbě na krajskou silniční síť i na vnitřní komunikační systém města Brna. Zpracovaný oborový podklad – dopravní model – je zaměřený především na modelování výhledového dopravního zatížení nadřazené dálniční a silniční sítě na území Jihomoravského kraje, na území města Brna se zahrnutím pouze nadřazených silnic, tj. VMO a radiál. Dopravní model, zpracovaný na základě dostupných podkladů v podrobnosti ZÚR JMK, je pouze jedním z potřebných podkladů pro komplexní a podrobné posouzení územních podmínek, dopadů, nároků a přepravní účinnosti dopravního systému jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno. Výsledky zpracovaného dopravního modelu neobsahují a nenahrazují podrobný dopravní model zahrnující vnitřní komunikační síť města Brna tak, aby bylo možné provést komplexní posouzení celého systému v jednotlivých kombinacích variant silniční infrastruktury v provázání se silniční sítí nižšího řádu a komunikační sítí města Brna, včetně zohlednění systému třístupňové ochrany Brna.

Podrobnost oborového podkladu – dopravního modelu neumožňuje např. přesně pracovat s detailem blízko umístěných obchvatových komunikací větších obcí, ani s přesným zatížením jednotlivých úseků na území města Brna či dalších významnějších sídel. V těchto místech má již podstatný vliv umístění zdrojů a cílů na území obce, které tento dopravní model nedokáže v potřebné podrobnosti zajistit a navíc se zde může více či méně projevit vliv vnitroměstské dopravy, využívající novou obchvatovou komunikaci. Z tohoto důvodu je nutno pohlížet na intenzity dopravy uvedené na obchvatových komunikacích větších obcí pouze jako na směrné hodnoty, umožňující vzájemné porovnání jednotlivých variant řešení. Ke stanovení přesnějších hodnot dopravních intenzit je proto vhodné použít údaje z dopravního modelu JMK pouze jako jeden z podkladů pro vypracování podrobnějšího dopravního modelu celého území, vymezeného územní studií.

Silná spjatost celého systému a citlivost při vzájemném ovlivňování přepravní účinnosti, dopadů do území i vlivů na životní prostředí a lidské zdraví při výběru dílčích variant a jejich kombinací musí být posouzena komplexně v podrobnosti blížící se úrovni územního plánu se znalostí významných záměrů, generujících nové přepravní vztahy i dopravní zatížení sítě. Problematika města Brna a jeho okolí je velmi složitá, charakteristická vysokou mírou urbanizace, omezenou průchodností z důvodů mnoha limitů využití území (obtížně překonatelných přírodních, prostorových i technických limitů), vysokou koncentrací požadavků na změny využití území a jejich vzájemnou prostorovou a funkční koordinaci. Projektant proto dospěl k závěru, že pro řešení problematiky silniční infrastruktury a pro možné rozhodnutí o výsledných variantách řešení ve vzájemných souvislostech, včetně prověření změn využití území v potřebné podrobnosti přesahující měřítko ZÚR (1 : 100 000), je nezbytné zpracovat podrobný územně plánovací podklad včetně vyhodnocení vlivů na životní prostředí a lidské zdraví, který bude zároveň podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK a vymezení stabilizovaných koridorů invariantního návrhu.

Tomuto závěru předcházelo podrobné prozkoumání možného využití existujících podkladů a rekapitulace podkladů, které byly k dispozici a využívány pro zpracovávání ZÚR JMK vydaných v roce 2011, a to především proto, aby mohl být klíčový záměr, tj. dálnice D43 se svými variantami v úseku D1 – Kuřim (–Lysice) a další související záměry posouzeny z hlediska vlivů variant na obyvatelstvo a lidské zdraví.

V rámci vyhodnocení vlivů ZÚR JMK na veřejné zdraví (HIA), které bylo provedeno v roce 2011 jako součást ZÚR JMK vydaných v roce 2011, byla vyvinuta zásadní snaha o maximální využití existujících podkladů pro posouzení očekávané zátěže území a obyvatelstva vlivem realizace jednotlivých záměrů. Jednou z nejsložitějších úloh bylo posouzení vlivu variant vedení R43 (D43) v úseku D1 – Kuřim a zejména posouzení otázky kumulace vlivů v prostoru obcí Bosonohy – Troubsko – Ostopovice, jejíž zodpovězení má zásadní vliv na rozhodnutí o přijatelnosti dálnice D43 ve variantě „Bystrcké“.

Pro toto vyhodnocení byly použity následující podklady:

- Dokumentace EIA MZP OV7006 Rozšíření dálnice D1 v úseku Kývalka – Holubice na šestipruhové uspořádání, ENVI Road, 2003
- Dokumentace EIA Rychlostní komunikace R43 v úseku dálnice D1 – Kuřim, Ekologické inženýrství, 2007
- Rozšíření dálnice na šestipruhové uspořádání, stavba 01312, Brno, východ – Holubice, ENVI Road, 2007
- Územní studie v oblasti jihozápadně města Brna, AMEC, 2008

- Dokumentace EIA MZP161 Dálnice D1 Mirošovice – Kývalka, zkapacitnění, Evernia, 2009
- Model silniční dopravy pro výhledovou síť Jihomoravského kraje, HBH Projekt, 2009
- Model silniční dopravy pro výhledovou síť Jihomoravského kraje, HBH Projekt, 2010

Jak se ukázalo, kombinace existujících podkladů sice umožnila provést porovnání jednotlivých variant, avšak pouze pro samostatné stavby a i tak s poměrně výraznými nejistotami. Kumulaci vlivů však z těchto podkladů nebylo možné objektivně posoudit vůbec. Pro ilustraci lze uvést následující skutečnosti.

Pro úsek R43 (D43) D1 – Kuřim byly porovnávány tři varianty jejího vedení, čtvrtou variantou byla varianta nulová, reprezentovaná zkapacitněním krátkého úseku stávající silnice I/43 severně od Brna s tím, že by funkci tranzitní komunikace převzal velký městský okruh v Brně. Základním podkladem pro vyhodnocení uvedeného záměru měla být Dokumentace EIA a její doplněk z let 2004 a 2007. Tyto dokumentace však obsahují relevantní materiály ve formě kvantitativních údajů o vyvolané zátěži (a o vlivech nové stavby na snížení dopravní zátěže na stávající silnici I/43, odkud bude doprava odvedena) pouze pro var. „Bystrckou“. Varianta „Bítýšská“ (dříve označovaná „Boskovická“) je v této dokumentaci hodnocena pouze slovně, varianta „Optimalizovaná MŽP“ obsažena není. Zcela nedostačující jsou rovněž podklady pro nulovou variantu, jejíž posouzení je přitom u tohoto záměru zcela zásadní.

Na základě Dokumentace EIA tedy nebylo možné vyhodnocení provést. Proto bylo rozhodnuto v rámci HIA k „první ZÚR JMK“ provést dopočet zátěže území na základě dopravních modelů území. Už tato skutečnost vede k značným nejistotám, protože takové posouzení by mělo být předmětem komplexní analýzy, jejíž rozsah byl řádově nad možnosti HIA v úrovni ZÚR. Nicméně jak je výše uvedeno, byla zde snaha o maximální využití existujících dat.

Dalším problémem se ukázala otázka kumulace záměrů R43 (D43) se záměry zkapacitnění dálnice D1 a jihozápadní tangenty. Zkapacitnění dálnice je sice v podkladech podrobně řešeno, avšak bez vztahu ke změnám rozložení dopravní zátěže po vybudování navazujících komunikací. Problematika jihozápadní tangenty je posouzena v „Územní studii v oblasti jihozápadně města Brna“ z roku 2008, jejíž řešené území je však na severu omezeno dálnicí D1 a neřeší návaznost na R43 (D43).

Ve výsledku pak bylo, dle názoru řešitele, možné vyslovit závěr k relativnímu porovnání vhodnosti variant, protože tento závěr vycházel zejména ze srovnání jejich efektu ke zlepšení situace v centrální oblasti Brna. V tomto smyslu není patrně pochyb o tom, že nejvhodnější variantou D43 v úseku D1 – Kuřim je varianta „Bystrcká“. Avšak – a to je zásadní – tato varianta musí být také přijatelná z hlediska lokálních dopadů, a to včetně kumulativních vlivů. Tzn. musí splňovat následující podmínku přijatelnosti: v žádné lokalitě nedojde vlivem záměru k nárůstu zátěže nad legislativou stanovené limity.

Tento závěr naopak nebylo možné vyslovit. Jak je zřejmé, použitý podklad byl zcela nepoužitelný pro zhodnocení lokálních dopadů na zástavbu v území Bosonohy – Troubsko. Zde se na dálnici D1 pro D43 ve variantě „Bystrcké“ a navazující JZT předpokládá v poměrně sevřeném prostoru mezi zástavbou uvedených sídel vybudování mimoúrovňové křižovatky dálnic D1, D43 a JZT, kterou bude podle dopravních modelů projíždět více než 100 tisíc vozidel denně. Je samozřejmé, že pokud se ve výsledku v HIA vycházelo z dopravního modelu zpracovaného pro účely ZÚR JMK (republiková a nadmístní úroveň), nebylo možné ani odhadnout lokální dopady vybudování této křižovatky na blízkou zástavbu. Přitom ale potenciální nepřijatelnost vlivů na bytí jen omezenou část obytné zástavby v okolí křižovatky může být důvodem pro vyslovení závěru o nepřijatelnosti záměru D43

v úseku D1 – Kuřim, prioritně ve var. Bystrcké v návaznosti na JZT. Tato skutečnost byla v HIA ZÚR JMK vydaných v roce 2011 komentována takto: „Je nutno předpokládat, že realizace uvedených záměrů zde bude spojena s poměrně významným imisním a zejména hlukovým zatížením obyvatel. Tato situace, pokud by nebyla dále řešena, by mohla vést až k znemožnění realizace některých záměrů z důvodu překročení limitů stanovených právními předpisy. Současně je však nutno konstatovat, že dostupné podklady neumožňují souhrnnou zátěž přesně kvantifikovat, předkládané hodnocení k tomu ani není svým charakterem určeno, neboť se zde jedná o zcela konkrétní lokální problém, který by měl být řešen v územním detailu již na úrovni konkrétní situace silničních těles a podrobného návrhu opatření k ochraně dotčených obyvatel. Lze proto pouze doporučit, aby pro lokalitu Bosonohy – Troubsko – Ostopovice byla vypracována podrobná akustická a rozptylová studie se zahrnutím všech záměrů a následně pak – v součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví – návrh opatření k ochraně obyvatel žijících v této oblasti. Výstupy z tohoto resortního podkladu by měly být zohledněny v územní studii ve smyslu ust. § 30 stavebního zákona“.

Obdobná situace je rovněž v prostoru obce Šlapanice a jejím okolí, kde se střetává větší počet záměrů vymezených ZÚR JMK. Ty jsou posouzeny v samostatných dokumentacích, které neumožňují vyslovit se k otázce přijatelnosti všech záměrů z hlediska jejich kumulativního působení. Zde se však na rozdíl od předchozí oblasti nejedná o jeden komplex staveb, ale spíše o oddělené aktivity. Mohla by pak nastat situace, kdy realizace některých záměrů povede až k zablokování záměrů jiných, které budou projektově připraveny v pozdějším termínu, neboť v území již bude dosaženo limitních hodnot. Provedení územní studie je zde proto významné zejména z důvodu nutnosti koordinace aktivit a k případnému určení záměrů prioritní povahy.

Od doby zpracování HIA v ZÚR JMK v roce 2011 nebyl v území pořízen žádný relevantní podklad, který by přinesl potřebné komplexní informace. Pro jádrové území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno včetně města Brna byly a jsou pořizovány dílčí technické studie silniční infrastruktury, které jsou zaměřeny např. na řešení velkého městského okruhu v problematickém jihovýchodním segmentu města Brna, včetně návaznosti a nové polohy Bratislavské radiály s napojením na dálnici D1. Pozornost byla věnována i novému vedení R52 (D52) prostřednictvím jižní tangenty s napojením na dálnici D2 a následně na dálnici D1. Toto řešení současně otevírá nové pohledy na funkci a potřebnost jihozápadní tangenty. Z aktuálně zpracovaných podkladů, zabývajících se silniční infrastrukturou republikového a nadmístního významu lze jmenovat následující:

- I/42 Brno VMO – jih „Přerovka“, PK Ossendorf, s. r. o. 06/2015;
- R52 – jižní tangenta v úseku R52 Rajhrad – D2 Chrlice II, PK Ossendorf, s. r. o., 04/2015.

I přesto, že jsou aktuálně prověřovány některé problematické úseky silniční sítě v jádrovém území JMK je nutné trvat na závěru, že využití existujících podkladů neumožňuje posoudit souhrnnou zátěž v uvedené lokalitě a tedy ani se vyslovit k přijatelnosti některých variant řešení, např. dálnice D43 ve variantě „Bystrcké“. Řešením nadále zůstává provedení podrobné studie ve větším územním detailu.

Výsledkem územní studie, zpracované ve větším územním detailu než samotné zásady územního rozvoje, bude doporučení pro výběr invariantního řešení dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim (– Lysice) včetně souvisejících záměrů silniční infrastruktury v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno.

V rámci územní studie budou varianty vyhodnoceny a porovnány z hlediska dopravně – inženýrského, urbanistického a vlivů na životní prostředí a lidské zdraví.

Územní studie v navrženém rozsahu umožní provedení posouzení vlivů na životní prostředí a lidské zdraví v potřebné podrobnosti. Nedílnou součástí zpracování územní studie pro možné rozhodování budou dílčí oborové podklady, z nichž za podstatné lze považovat:

- Podrobný dopravní model na stávající a navrhované dálniční a silniční síti na území kraje a města Brna se zohledněním silniční sítě nižšího řádu včetně stávající a navrhované dopravní infrastruktury města Brna (pokud nebude model zpracován v potřebné podrobnosti, je značné riziko, že může dojít ke zjednodušenému a chybnému rozdělení dopravy na jednotlivé komunikace a že nebude dostatečně zohledněn dopad na nižší silniční a komunikační síť jádrového území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a města Brna).
- Koncepce dopravy města Brna s možnými variantami, které budou prověřovány jako součást celkové koncepce dopravy.
- Podrobná akustická a rozptylová studie pro území vymezené územní studií, se zvláštním zaměřením na lokality s vysokou koncentrací záměrů a aktivit v území, prioritně Bosonohy – Troubsko – Ostopovice.

Součástí územní studie bude vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, ke kterým dochází především na území Brna a v oblastech kumulace záměrů. Na základě výsledků hodnocení bude doporučeno výsledné invariantní řešení jako podklad pro neodkladnou aktualizaci ZÚR JMK.

Vymezení rozsahu územní studie je klíčové, protože stanovuje oblast, pro kterou budou prověřeny a posouzeny rozhodující varianty dálnice D43 a ostatní záměry ve vzájemných souvislostech a zpracováno souhrnné posouzení zátěže území. Rozsah územního vymezení, pro které ZÚR JMK ukládají prověření územní studií, měl postupný vývoj. Nejdříve projektant vymezil několik územních studií, u kterých se následně zjistilo, že se jednotlivá území svojí problematikou navzájem prolínají, vzájemně ovlivňují a bezprostředně na sebe navazují. Projektant dospěl k závěru, že z důvodu systémové provázanosti a potřebné prostorové i funkční koordinace záměrů navržené dopravní koncepce musí být zpracována pouze jedna územní studie, jejíž územní vymezení je uvedeno ve výrokové části ZÚR JMK.

K podpoře neodkladného zahájení prací na územní studii s cílem stabilizace invariantního řešení navrhované koncepce dopravní infrastruktury pro následnou aktualizaci ZÚR JMK a možné zahájení projektové a realizační přípravy dopravních staveb, ZÚR JMK uvádí předpokládaný harmonogram pořízení územní studie. Tento je současně požadavkem MŽP ČR v jeho stanovisku k návrhu ZÚR JMK pro společné jednání ve smyslu § 37 stavebního zákona:

- zadání územní studie: do termínu vydání ZÚR JMK;
- výběr projektanta: 6 – 12 měsíců;
- vypracování územní studie: 12 – 15 měsíců.

Pořízení územní studie pro jádrové území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, které ukládají ZÚR JMK, je v souladu s politikou územního rozvoje, kap. 3.2., bodem (42) OB3 metropolitní rozvojová oblast Brno a úkolem pro územní plánování v části b); pořídit územní studii řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury. Současně je v části a) uloženo vytvořit územní podmínky pro řešení dopravní (zejména silniční) sítě jižně od dálnice D1. Za oba úkoly zodpovídá Jihomoravský kraj.

(k bodu 439)

ZÚR JMK vymezují plochu, ve které se ukládá prověření změn jejího využití územní studií „Územní studie koridoru vedení 400 kV Sokolnice – hranice ČR / Rakousko“. Elektrická přenosová soustava

společnosti ČEPS, a. s. se kromě vnitřních přenosů elektrické energie od výrobce ke spotřebiteli, podílí vlivem své geografické polohy rovněž na dálkových přenosech v rámci dohodnutých mezistátních obchodních výměn a tranzitech elektrického výkonu. V souladu s požadavky EU se společnost ČEPS, a. s. snaží o zvýšení limitů přeshraničních propojení a ve svých rozvojových plánech předpokládá i realizaci nových mezistátních vedení zejména v profilech předpokládaných převažujících toků.

Z pohledu společnosti ČEPS, a. s. se v současné době jeví jako předpokládané exponované směry zejména přetoky ze západu na východ, resp. na jihovýchod. V tomto smyslu je plánováno také posílení mezistátního profilu mezi společnostmi ČEPS, a. s. (Česká republika) a společností APG (Rakousko). S rakouskou sítí se plánuje posílení vazby přestavbou stávajícího vedení 220 kV Sokolnice – Bisamberg na vedení 400 kV, které je také vyvoláno požadavky na spolehlivý provoz systému elektrizační soustavy a souborem závazků, plynoucích pro přenosovou soustavu z legislativy České republiky i Evropské unie a z pravidel Sdružení evropských provozovatelů přenosových soustav pro elektrickou energii (ENTSO-E). Platná legislativa přímo ukládá provozovateli přenosové soustavy zajišťovat rozvoj přenosové soustavy a povinnost bezodkladně přijmout opatření pro nápravu. Splnění závazků, přijatých jak provozovatelem přenosové soustavy (ČEPS, a. s.), tak i vládou ČR, podmiňuje zachování účasti České republiky v mezinárodním propojení přenosové soustavy a funkcionality jednotného evropského trhu s elektrickou energií.

Z politiky územního rozvoje (článek 150b – vymezení koridoru E13) vyplývá, že je nutné vést koridor pro dvojitě vedení 400 kV mimo Lednicko-valtický areál a CHKO Pálava. Území Lednicko-valtického areálu a Chráněné krajinné oblasti Pálava tvoří kompaktní území podél hranice s Rakouskou republikou od k. ú. Mikulova po nejjihnější část k. ú. Břeclav. S ohledem na vzájemnou smlouvu mezi společnostmi ČEPS, a. s. a společností APG (tzv. SOA – System Operation Agreement), která pevně definuje přechodový bod, bude obtížné, ne-li nemožné podmínku z PÚR ČR dodržet. Výstavba v současném koridoru vedení Sokolnice – Bisamberg se jeví jako optimální postup s ohledem na možnosti využití stávajícího koridoru vedení tak, aby byl vliv na okolí minimalizován. Proto je navrženo zpracování územní studie, která prověří možnost průchodu vedení Sokolnice – hranice ČR / Rakousko (– Bisamberg) mimo LVA a CHKO Pálava.

Rozsah plochy územní studie umožňuje variantní řešení koridoru pro dvojitě vedení 400 kV směrem k cílovému bodu – elektrické stanici Bisamberg tak, aby trasa nebyla ve střetu s významnými limity v území, především nádržemi Nové Mlýny, CHKO Pálava, Lednicko-valtickým areálem a Naturou 2000 (evropsky významnou lokalitou Soutok-Podluží a ptačí oblastí Soutok-Tvrdonicko) a byl zachován přechodový bod na hranici ČR / Rakousko.

G.10. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých je pořízení a vydání regulačního plánu orgány kraje podmínkou pro rozhodování o změnách jejich využití, včetně stanovení, zda se bude jednat o regulační plán z podnětu nebo na žádost, a lhůty pro vydání regulačního plánu z podnětu

(k bodu 440)

ZÚR JMK nevymezují na území JMK plochy a koridory pro pořízení a vydání regulačního plánu z podnětu.

(k bodu 441)

ZÚR JMK nevymezují na území JMK plochy a koridory pro pořízení a vydání regulačního plánu na žádost.

G.11. Zadání regulačního plánu v rozsahu dle přílohy č. 9 pro plochu nebo koridor vymezený podle písmene J

(k bodu 442)

ZÚR JMK nestanovují žádné zadání regulačního plánu z podnětu.

(k bodu 443)

ZÚR JMK nestanovují žádné zadání regulačního plánu na žádost.

G.12. Stanovení pořadí změn v území (etapizace)

(k bodu 444)

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

- **DS10 D1** Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek; etapová priorita MÚK Černovická terasa na dálnici D1;
- **DS29 II/380** Tuřany, obchvat.

Stanovení této etapizace je nutné pro zajištění kvality prostředí v jihovýchodní části Brna – v převážně obytných částech Tuřany, Brněnské Ivanovice, Chrlice a Slatina, které by při neexistenci obchvatu Tuřan a MÚK Černovická terasa byly negativně zatěžovány nákladní dopravou obsluhující VLC Brno.

G.13. Stanovení kompenzačních opatření podle § 37 odst. 8 stavebního zákona

(k bodu 445)

ZÚR JMK nestanovují kompenzační opatření podle § 37 odst. 8 stavebního zákona v návaznosti na § 45i zákona o ochraně přírody a krajiny, neboť z posouzení vlivů ZÚR JMK na evropsky významné lokality (EVL) nebo ptačí oblasti (PO) vyplývá, že ZÚR JMK nemají významný negativní vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvosti EVL nebo PO.

