

Jihomoravský kraj, Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno

---



## Posouzení vlivů územní prognózy Jihomoravského kraje na životní prostředí

Posouzení vlivů rozvoje území dle modelu A - usměrněné suburbanizace

etapa:

## Posouzení vlivů územní prognózy Břeclavska na životní prostředí



Zpracoval:

INVESTprojekt NNC, s.r.o., Špitálka 16, 602 00 Brno

tel: 543321357, 543254285, fax: 543240676

e-mail: [nnc@investprojekt.cz](mailto:nnc@investprojekt.cz)

<http://www.investprojekt.cz>

## ZÁZNAM O VYDÁNÍ DOKUMENTU

Název dokumentu: **Posouzení vlivů územní prognózy Břeclavska na životní prostředí**

Zakázka: C 228-04

Objednatel: Jihomoravský kraj, Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno

Účel vydání: Finální dokument

Stupeň utajení: Bez omezení

Vydání	Popis	Zpracoval	Kontroloval	Schválil	Datum
01	finální výtisk	S. Postbiegl	P. Cetl	M. Dostál	07.04.2005

Rozdělovník: 4 výtisky Jihomoravský kraj, Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno  
1 výtisk archiv INVEST projekt NNC, s.r.o. - archiv

© INVEST projekt NNC, s.r.o, 2005

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

## Zpracovatelé

---

vedení týmu:

Ing. Stanislav Postbiegl .....  
osvědčení odborné způsobilosti č.j. 1178/159/OPVŽP/97

Datum zpracování: 07.04.2005

Na posouzení vlivů ÚPG Břeclavsko na životní prostředí se podíleli:

Jméno a příjmení	Bydliště	Firma	Telefon
Ing. Pavel Cetl	Brno	INVEST projekt NNC, s.r.o.	543 254 284
Ing. Petr Mynář	Brno	INVEST projekt NNC, s.r.o.	543 254 284
Ing. Pavel Koláček	Brno	INVEST projekt NNC, s.r.o.	543 254 284
Ing. Vlasta Pospíšilová	Brno	INVEST projekt NNC, s.r.o.	543 254 284
Ing. Eva Mandulová	Brno	INVEST projekt NNC, s.r.o.	543 254 284

Dokument je zpracován textovým editorem Microsoft Word 97, registrovaným u společnosti Microsoft pod ID 64244-040-0138036-57376, dále bylo užito ArcGIS 9, ArcView, PO číslo CZE04V57.

## Obsah

LITERATURA.....	1
<b>0. ÚVOD .....</b>	<b>6</b>
<b>A. ROZBOROVÁ ČÁST .....</b>	<b>10</b>
<b>B. ZHODNOCENÍ PROGNÓZY VE VARIANTÁCH .....</b>	<b>11</b>
B.1. Základní předpoklady vývoje v JMK .....	11
B.2. Popis modelů .....	12
B.3. Přehled změn velikostí struktury sídel .....	13
B.4. Dopravní modelování.....	14
B.5. Závěry SEA vyhodnocení variant rozvoje .....	15
B.6. Závěrečné rozhodnutí pro další vývoj Jihomoravského kraje .....	19
<b>C. NÁVRHOVÁ ČÁST – POSOUZENÍ VLIVŮ ROZVOJE KRAJE DLE MODELU USMĚRNĚNÉ SUBURBANIZACE NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ .....</b>	<b>20</b>
C.1. <i>Vlivy na obyvatelstvo</i> .....	22
C.1.1. Účinky hluku na člověka .....	22
C.1.2. Znečišťování ovzduší z automobilové dopravy - účinky oxidu dusičitého na člověka .....	23
C.1.3. Úrazovost .....	23
C.1.4. Psychologické vlivy dopravy .....	23
C.1.5. Obecné posouzení vlivů na území JMK .....	24
C.1.6. Území Břeclavska - konkrétní záměry .....	25
C.2. <i>Vlivy na ovzduší a klima</i> .....	31
C.2.1. Ovlivnění klimatu .....	31
C.2.2. Vlivy na emisní bilanci .....	31
C.3. <i>Vlivy na vodu</i> .....	34
C.3.1. Vliv na charakter odvodnění oblasti.....	34
C.3.2. Změny hydrologických charakteristik (hladiny podzemních vod, průtoky, vydatnost vodních zdrojů).....	35
C.3.3. Vliv na jakost vod.....	36
C.4. <i>Vlivy na půdu, území a geologické podmínky</i> .....	38
C.4.1. Vliv na rozsah a způsob užívání půdy - ochrana ZPF .....	38
C.4.2. Vliv na horninové prostředí .....	44
C.4.3. Změny hydrogeologických charakteristik .....	46
C.4.4. Poškození a ztráty geologických a paleontologických památek .....	47
C.4.5. Vlivy v důsledku ukládání odpadů .....	47
C.5. <i>Vlivy na flóru a faunu</i> .....	47
C.5.1. Vodní cesta Dunaj - Odra - Labe .....	48
C.5.2. Možnost poškození a vyhubení rostlinných a živočišných druhů a jejich biotopů .....	55
C.5.3. Vlivy na lesní ekosystémy .....	56
C.5.4. Vliv na chráněné části přírody .....	57
C.5.5. NATURA 2000.....	58
Evropsky významné oblasti.....	59
Ptačí oblasti .....	59
C.6. <i>Vlivy na antropogenní systémy, jejich složky a funkce</i> .....	65
C.6.1. Památky - Obecné vyhodnocení vlivu na památky .....	65
C.6.2. Zhodnocení využití kulturních a archeologických památek v souvislosti s rozvojem cestovním ruchem .....	65
C.6.3. Hlavní oblasti rekreace a cestovního ruchu:.....	66
C.7. <i>Vlivy na kulturní hodnoty nemotné povahy (místní tradice apod.)</i> .....	69
C.8. <i>Vlivy na strukturu a funkční využití území</i> .....	69
C.8.1. Struktura a funkční využití území.....	69
C.8.2. Doprava.....	73
C.8.3. Vliv na estetické kvality území .....	75
C.8.4. Vliv na rekreační využití krajiny .....	76
C.8.5. Funkční využití podél vodních toků a vodních nádrží nad Novomlýnskými nádržemi.....	77
C.9. <i>Ostatní vlivy</i> .....	80
C.10. <i>Velkoplošné vlivy v krajině</i> .....	81
C.10.1. Typologie krajiny.....	81
C.10.2. Vyhodnocení dopadů nové dopravní infrastruktury na krajinné mezotypy.....	82
C.10.3. Současný a potenciální výsledný stav ekologické zátěže území .....	85
C.11. <i>Návrh opatření a doporučení nevhodnějších řešení</i> .....	86
C.12. <i>Závěr</i> .....	87

### Mapové přílohy:

Součástí tohoto dokumentu jsou pro území Břeclavska znovu vytvořené mapové přílohy, které tématicky a obsahově vychází z příloh etapy C SEA ÚPG JMK. Z důvodu rozlišení jsou označeny následně:

Příloha č.23 - Bre: Vztah návrhu ÚPG Břeclavska a krajinářské struktury

Příloha č.24 - Bre: Dopady návrhu ÚPG Břeclavska na ochranu přírody

Příloha č.25 - Bre: Dopady návrhu ÚPG Břeclavska na půdy, zemědělství a lesní ekosystémy

V předchozích etapách posuzování vlivů ÚPG JMK byly vypracovány následující přílohy:

#### *Etapa A - ROZBOROVÁ ČÁST*

1. Urbanistická struktura, měřítko 1 : 100 000
- 1a. Urbanistická struktura, měřítko 1: 200 000
2. Krajinářská struktura podle Evropské úmluvy o krajině, měřítko 1 : 100 000
- 2a. Krajinářská struktura podle Evropské úmluvy o krajině, měřítko 1 : 200 000
3. Zájmy ochrany přírody a krajiny, měřítko 1 : 100 000
4. Problematika půd, zemědělství a lesních ekosystémů, měřítko 1 : 100 000
5. Kulturní a historické památky a archeologická naleziště, měřítko 1 : 100 000
6. Zdroje znečištění ovzduší, měřítko 1 : 200 000
7. Průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého (NO<sub>2</sub>), měřítko 1 : 200 000
8. Průměrná roční koncentrace benzo(a)pyrenu, měřítko 1 : 100 000
9. Průměrné roční koncentrace benzenu, měřítko 1 : 200 000
10. Průměrná denní koncentrace PM10, měřítko 1 : 200 000
11. Průměrné roční koncentrace PM10, měřítko 1 : 200 000
12. Voda, měřítko 1 : 200 000
13. Horninové prostředí, měřítko 1 : 200 000
- 14a. Hluk, stávající stav, 6,00 - 22,00, měřítko 1 : 200 000
- 14b. Hluk, stávající stav, 22,00 - 6,00, měřítko 1 : 200 000

#### *Etapa B - ZHODNOCENÍ PROGNÓZY VE VARIANTÁCH*

- 15a. Varianta neřízené suburbanizace X příroda a krajina, výřez Brno, měřítko 1:100 000
- 15b. Varianta neřízená suburbanizace X příroda a krajina, měřítko 1 : 200 000
- 16a. Varianta usměrněná suburbanizace X příroda a krajina, výřez Brno, měřítko 1:100 000
- 16b. Varianta usměrněná suburbanizace X příroda a krajina, měřítko 1:200 000
- 17a. Usměrněná suburbanizace do pásu X příroda a krajina, výřez Brno měřítko 1:100 000
- 17b. Usměrněná suburbanizace do pásu X příroda a krajina, měřítko 1:200 000
- 18a. Varianta koncentrická X příroda a krajina, výřez Brno, měřítko 1:100 000
- 18b. Varianta koncentrická X příroda a krajina, měřítko 1:200 000
- 19a. Varianta neřízené suburbanizace X půda, lesy, památky, výřez Brno, měřítko 1:100 000
- 19b. Varianta neřízená suburbanizace X půda, lesy, památky, měřítko 1 : 200 000
- 20a. Varianta usměrněná suburbanizace X půda, lesy, památky, výřez Brno, měřítko 1:100 000
- 20b. Varianta usměrněná suburbanizace X půda, lesy, památky, měřítko 1:200 000
- 21a. Usměrněná suburbanizace do pásu X půda, lesy, památky, výřez Brno měřítko 1:100 000
- 21b. Usměrněná suburbanizace do pásu X půda, lesy, památky, měřítko 1:200 000
- 22a. Varianta koncentrická X půda, lesy, památky, výřez Brno, měřítko 1:100 000
- 22b. Varianta koncentrická X půda, lesy, památky, měřítko 1:200 000

#### *Etapa C - Posouzení vlivů územní prognózy JMK na životní prostředí - Návrhová část*

23. Vztah návrhu ÚPG JMK a krajinářské struktury, měřítko 1:100 000
24. Dopady návrhu ÚPG JMK na ochranu přírody, měřítko 1:100 000
25. Dopady návrhu ÚPG JMK na půdy, zemědělství a lesní ekosystémy, měřítko 1:100 000
26. Funkční využití podél vodních toků a vodních nádrží nad Novomlýnskými nádržemi, měřítko 1 : 25 000
27. Záměr vybudování průplavu Dunaj - Odra - Labe, měřítko 1 : 50 000

## Literatura

- |   |           |  |
|---|-----------|--|
| Ageris, LÖW & spol., Brno   | 1998-2003 | Limity ochrany přírody.  |
| Anděra M. et Hanzal, V.   | 1996:     | Atlas rozšíření savců v České republice – II. šelmy ( <i>Carnivora</i> ), Národní muzeum, Praha.   |
| Anděra, M.  | 2000:     | Atlas rozšíření savců v České republice – III. Hmyzožravci ( <i>Insectivora</i> ), Národní muzeum, Praha.                                |
| Aquatis,a.s., Brno<br>Povodí Moravy,a.s.,Brno   | 1998      | Generel protipovodňových opatření v povodí řeky Moravy. Část 1.A. Povodí řeky Moravy.  |
| Anděra, M. et Hanzal, V.  | 1995:     | Atlas rozšíření savců v České republice – I. Sudokopytníci ( <i>Artiodactyla</i> ), zajáci ( <i>Lagomorpha</i> ), Národní muzeum, Praha. |
| Balatka,J. a kol  | 1971      | Regionální členění reliéfu ČSSR. 1: 500 000, Brno, GGÚ ČSAV.   |
| Bencko, V., Cikrt, M.,Lener, J.   | 1995:     | Toxické kovy v životním prostředí. Praha, Grada Publishing.  |
| Bláha, K., Cikrt, M.  | 1996:     | Základy hodnocení zdravotních rizik. Státní zdravotní ústav, Praha.  |
| BÚ ČSAV   | 1987      | Regionálně fyto geografické členění ČR.  |
| Buchar, J.  | 1983:     | Zoogeografie. SPN, Praha.  |
| ČHMÚ, pobočka Brno  | 2003      | Integrovaný krajský program snižování emisí znečišťujících látek Jihomoravského kraje.   |
| CpKP Jižní Čechy, REC for CEE, EIA servis, D. Rosecký, P. Pelcl, J. Dusík, V. Vyhnaněk a kol. | 2001      | Metodika posuzování vlivů regionálních rozvojových koncepcí na životní prostředí   |
| Culek, M. a kol.  | 1996:     | Biogeografické členění České republiky. Enigma, Praha.   |
| Czudek,T.a kol.   | 1972:     | Geomorfologické členění ČSR. Studia geographica 23., Geografický ústav ČSAV, Brno.   |
| Demek, J. a kol.  | 1987:     | Zeměpisný lexikon. Hory a nížiny. Zeměpisný lexikon ČSR. Academia, Praha.  |
| Demek, J.,Novák,V.  | 1992      | Neživá příroda. Vlastivěda moravská - země a lid. Nová řada, sv. 1, Brno, Musejní a vlastivědná společnost.                              |
| DHV CR, spol. s r.o., Praha, Staněk I. a kol.   | 2002:     | Sektorový operační program DOPRAVS. Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí.  |
| Dostál, J.  | 1989:     | Nová květena ČSSR 1,2. Academia, Praha.  |
| DRS ČR a. s.  | 2003      | Napojení Jižní Moravy na Dunaj vodní cestou. Praha.  |
| Ekotrans Moravia, a.s.  | 1993      | Generální řešení plavebního spojení DOL.   |
| Environmentální regionální centrum, Praha, Martiš M. a kol.                                   | 1999:     | Posouzení "Národního rozvojového plánu České republiky na období 2000 - 2006" na životní prostředí podle zákona č.244/1992 Sb.           |
| Friedl, K.a kol.  | 1991:     | Chráněná území v České republice. MŽP ČR, Praha.   |
| FVŽP ČR, GÚ ČSAV  | 1992:     | Atlas životního prostředí a zdraví obyvatelstva ČSFR. Praha, Brno.   |
| Galvasová, I a kol.   | 2003      | Územní prognóza Jihomoravského kraje , socioekonomická část, Garep, Brno   |
| Gimun,V.  | 2003      | Návrh na vybudování protipovodňových opatření v povodí řeky Svratky nad Brněnskou údolní nádrží. Povodí Moravy, a.s., Brno.              |
| Hejný, S. et Slavík B.[eds.]  | 1988:     | Květena České socialistické republiky. 1.-Ed. Academia, Praha.   |
| Hejný, S. et Slavík B.[eds.]  | 1990:     | Květena České republiky. 2.-Ed. Academia, Praha.   |
| Hejný, S. et Slavík B.[eds.]  | 1992:     | Květena České republiky. 3.-Ed. Academia, Praha.   |
| HMÚ Praha   | 1961      | Podnebí ČSSR - Tabulky.  |
| HMÚ Praha   | 1970      | Hydrologické poměry Československé socialistické republiky, díl III. Praha.  |
| Hruška, B.  | 1978:     | Půdoznalství. VŠZ Brno.  |
| IREAS, Institut pro strukturální politiku, o.p.s., Tichá M.                                   | 2002:     | Dokumentace k Posouzení Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2002 - 2007 z hlediska vlivů na životní prostředí.      |
| Kolářová, D   | 2003      | Územní prognóza Jihomoravského kraje, analýza životního prostředí, AGERIS s.r.o.   |
| Kolektiv  | 1996      | Územně-technický podklad Ministerstva hospodářství pro vymezení nadregionálního a regionálního ÚSES.                                     |

Kotulán J.	1996:	Zdraví a životní prostředí, Praha, Avicenum.
Krajská energetická agentura,s.r.o.,Brno	2003	Územní energetická koncepce.
Löw,J.,Michal,I.	2003	Krajinný ráz. Ústav aplikované ekologie ČZU Kostelec nad Černými lesy. Nakladatelství Lesnická práce.
Michlíček, E. a kol.	1986:	Hydrogeologické rajóny ČSR, sv. 2, povodí Moravy a Odry, Geotest Brno.
Mikyška, R. et. al.	1969:	Geobotanická mapa ČSSR. I. České země. Academia, Praha.
Misař, Z. a kol.	1983:	Geologie ČSSR I, Český masív. SPN n.p. Praha.
Moravec, J. [ed.]	1994:	Atlas rozšíření obojživelníků v České republice, Národní muzeum, Praha.
Neuhäuslová, Z. a kol.	1998:	Mapa potenciální přirozené vegetace České republiky. Academia, Praha.
Ministerstvo zemědělství ČR	1990	Bonitace čs. zemědělských půd a směry jejich využití, Praha.
Ministerstvo zemědělství ČR	2004	Koncepce vodohospodářské politiky ministerstva zemědělství České republiky pro období po vstupu do Evropské unie (2004 -2010). Návrh.
Ministerstvo životního prostředí, Český statistický úřad	2002	Statistická ročenka životního prostředí České republiky.
Ministerstvo životního prostředí.	2004	Zpráva o dopadech katastrofální povodně v srpnu 2002 na životní prostředí. Zpravodaj MŽP 4/2004.
Národní památkový ústav		Světové dědictví, národní kulturní památky, chráněná území.
Pasák,V. a kol.	1984:	Ochrana půdy před erozí.SZN. Praha.
Povodí Moravy,a.s.,Brno	1998	Generel protipovodňových opatření v povodí řeky Moravy. Část 1.B. Povodí řeky Dyje.
Povodí Moravy,a.s.,Brno	1998	Generel protipovodňových opatření v povodí řeky Moravy. Část 2. Vodohospodářská a organizační opatření.
Prax, A. a kol.	1995:	Půdoznalství. MZLU. Brno.
Provazník K., Cikrt M., Komárek L.	2000:	Manuál prevence v lékařské praxi. VIII. Základy hodnocení zdravotních rizik. Praha, Státní zdravotní ústav.
Quitt, E.	1970:	Klimatické oblasti ČR. Kartografie, n.p., Praha.
Quitt, E.	1979	Mezoklimatické regiony ČSR. 1:500 000. Brno, GGÚ ČSAV.
Quitt, E.	1984	Klima Jihomoravského kraje. Brno, KPÚ.
Regionální environmentální centrum Praha, Dusík J. a kol.	2002:	Dokumentace o posouzení vlivů Národního rozvojového plánu ČR na životní prostředí (SEA NRP).
Regionální environmentální centrum Praha, Dusík J.a kol.	2002:	Posouzení vlivů Sektorového operačního programu Životní prostředí na životní prostředí (SEA SOOP ŽP).
Reichmann, F.	1992:	Vliv těžby na životní prostředí České a kol. republiky. ČGÚ Praha.
SEVEN,o.p.s.,Maroušek J., Zeman J. a kol.	1998:	Posouzení vlivů energetické koncepce ČR na životní prostředí.
Slavík, B. [ed.]	1995:	Květena České republiky. 4.- Ed.Academia, Praha.
Slavík, B. [ed.]	2000:	Květena České republiky. 6.- Ed.Academia, Praha.
Slavík, B. [ed.];	1997:	Květena České republiky. 5.- Ed.Academia, Praha.
Slavíková,J.	1986:	Ekologie rostlin. SPN.
Stahl,P.-VOSTA	2003	Generel vodních cest České republiky, Průplav Dunaj – Odra – Labe, Dunajská větev, Úsek Rohatec – státní hranice s napojením na multimodální terminál Břeclav. Hradec Králové.
Sullivan J.B., Krieger G.R (ed).	1992:	Hazardous materials toxicology. Clinical principles of environmental health, Williams & Wilkins, Baltimore,Tokyo.
Šarman, J.	1981:	Lesnické půdoznalství s mikrobiologií. SPN. Praha.
Tebodin Czech Republic, s.r.o., Lenz S. a kol.	2003:	Aktualizace státní energetické koncepce. Posouzení vlivů koncepce na životní prostředí dle zákona č.244/1992 Sb. zákona č.244/1992 Sb.
TERPLAN a.s. Praha, Říha M, Wichsová M.	1999:	Posouzení Střednědobé strategie sektoru dopravy, telekomunikací a pošty podle zákona č.244/1992 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.
UAD Studio,s.r.o.	2003	Jihomoravský kraj. Analýza územně technických podmínek a limity využití území.
UAD Studio,s.r.o.	2004	Jihomoravský kraj. Modely struktury osídlení Jihomoravského kraje.
US.EPA	1994:	Hodnocení rizika, učební texty. SZÚ, Praha.
Ústav aplikované ekologie LF ČZU, Martiš M. a kol.	1999:	Návrh rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010 z hlediska vlivů na životní prostředí. Posouzení koncepce Ministerstva dopravy a spojů.

Ústav aplikované ekologie LF ČZU, Martiš M. a kol.	2000:	Posouzení vlivu Strategie regionálního rozvoje ČR na životní prostředí (SEA SRR).
Ústav aplikované ekologie LF ČZU, Martiš M. a kol.	2002:	Posuzování vlivů Plánu odpadového hospodářství (POH) na životní prostředí (SEA POH).
Ústav aplikované ekologie LF ČZU, Zdražil V. a kol.	2000:	Plán rozvoje zemědělství a venkova ČR na období 2000-2006 (SAPARD)
Ústav aplikované ekologie, LF ČZU, Zdražil V. a kol.	1999:	Posouzení vlivů "Koncepce resortní politiky Ministerstva na období před vstupem ČR do Evropské unie" na životní prostředí.
Ústav aplikované ekologie, LF ČZU, Zdražil V. a kol.	2002:	Dokumentace o posouzení vlivů Sektorového operačního plánu "Rozvoj venkova a multifunkční zemědělství na životní prostředí (SEA SOOP Zemědělství)
Ústav aplikované ekologie, LF ČZU, Zdražil V. a kol.	2003:	Posouzení vlivů "Horizontálního plánu rozvoje venkova ČR" na životní prostředí (SEA HRDP).
Viturka, M.	2000	Environmentální ekonomie. Brno.
Vlček, V. a kol.	1984:	Vodní toky a nádrže. Zeměpisný lexikon. Academia, Praha.
Vodní cesty, s. r. o.	1995	Vodní cesta DOL.
VÚMOP		Zemědělská půda zařazená do I. a II. třídy ochrany ZPF.
VÚMOP, ÚKZUZ		Oblasti vhodné pro pěstování teplomilných ovocných dřevin.
Zottl & Erber	1989	Österreichischer Institut für Raumplanung, Donau-Oder-(Elbe) Projekt aus österreichischer Sicht. Vídeň. Bílá kniha. Komise Evropských společenství, Brusel, 19. září 2001 Deklarace. Panevropská konference o vnitrozemské vodní dopravě. Rotterdam, 6. září 2001 Krajský program ke zmírnění změny klimatu Země. ČHMÚ, Brno, 12.2003 „Program podpory rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2005“ projednaný vládou ČR v roce 1996 a usnesení č. 635/1996. Program rozvoje lesního hospodářství Jihomoravského kraje. Jmkraj, Brno, 2004. Strategie ochrany před povodněmi pro území České republiky. Článek na webových stránkách Ministerstva zemědělství ČR z 27.5.2003. Záměry tvorby programů prevence před povodněmi pro území České republiky. Článek na webových stránkách Ministerstva zemědělství ČR z 28.5.2003. Zpráva o plnění Strategie ochrany před povodněmi pro území České republiky. Článek na webových stránkách Ministerstva zemědělství ČR z 2.6..2003. Aktivity Ministerstva zemědělství v prevenci před povodněmi 1997-2003. Článek na webových stránkách Ministerstva zemědělství ČR z 13.8.2003.
Terplan a.s., Praha, J. Mareš	2000	ÚP VÚC Brněnská regionální aglomerace, koncept.
Terplan a.s., Praha, J. Mareš	1998	ÚP VÚC okresu Hodonín, schválen 1998.
USB Brno, spol. s.r.o. ing. arch. .V. Klajmon	2000	ÚP VÚC okresu Znojmo, koncept.
LÖW & spol., s.r.o. Brno, ing.arch. J.Löw	1999	ÚP VÚC Pálava, návrh.
UAD studio, spol. s.r. Brno, ing. arch. A. Hladík	1994	ÚPN města Brna.
ing.arch. J. Janíková, ing.arch. L. Františák	2002- 2003	Pasporty ÚPD obcí JMK.
Aquatis, a. s., Botanická 56, Brno a Povodí Moravy, a. s., Dřevařská 11, Brno	1998:	<b>Generel protipovodňových opatření v povodí řeky Moravy</b> , projednaný generel protipovodňových opatření v povodí řeky Moravy, 1:50000.
Přírodovědecká fakulta Palackého univerzity Olomouc	2000:	<b>Obnova ekologického kontinua řeky Moravy</b> , studie řešící využití údolní nivy řeky Moravy v souvislosti se systémem navržených protipovodňových opatření, 1:2000.
USB Brno, spol.s.r.o. , ing,ach. P. Mackerle, ing.arch. H. Berková	1992	<b>Územní plán sídelního útvaru Pohořelice</b>
s.projekt plus a.s., Zlín, ing.arch. J. Šimordová	1999	<b>Změna č.1. k územnímu plánu města Pohořelice</b>
USB Brno, spol. s r.o., ing.arch. H. Berková	1994	<b>Územní plán obce Ivaň</b>



ARPOS, spol. s r.o. Brno, ing.arch. M. Hučík	1995	<b>Územní plán obce Brod nad Dyjí</b>
ARPOS, spol. s r.o. Brno, ing.arch. M. Hučík	1994	<b>Územní plán sídelního útvaru Pasohlávky</b>
AR projekt,s.r.o., ing.arch. M.Hučík	2002	<b>Územní plán sídelního útvaru Pasohlávky, změna č.1</b>
LAND studio, ing. arch. I, Kabeláč	1996	<b>Územní plán sídelního útvaru Pavlov</b>
LAND studio, ing. arch. I, Kabeláč	1994	<b>Územní plán sídelního útvaru Pavlov – změny a doplňky</b>
LAND studio, ing. arch. I, Kabeláč	2002	<b>Změna č. 2 Územního plánu sídelního útvaru Pavlov</b>
AR projekt,s.r.o., ing.arch.M. Hučík	1998	<b>Územní plán rekreační zóny Pavlov</b>
s.projekt plus a.s., Zlín, ing.arch. L. Pšenčík	1999	<b>Územní plán obce Horní Věstonice</b>
LAND studio, ing. arch. I, Kabeláč	1992	<b>Regulační plán Strachotín</b>
AR projekt,s.r.o., ing.arch.M. Hučík	1999	<b>Regulační plán rekreační oblasti obce Šakvice</b>
Ing.arch. Vlasta Šilhavá	1995	<b>Územní plán sídelního útvaru Nové Mlýny</b>
AR projekt,s.r.o., ARPOS spol. s.r.o. ing.arch. M, Hučík	2001	<b>Regulační plán rekreační oblasti obce Nové Mlýny u vodní nádrže Nové Mlýny III</b>
		<b>Digitální fotografie, šikmé letecké snímky</b>
		<b>PHO vodních zdrojů</b>
		<b>Zátopová území, řeka Dyje, Jevišovka, Želetavka</b>
Jihomoravská Energetika, a.s.		<b>Rozvod elektřiny JME</b> , vznikla u správce z měření (souřadnice stožárů) a digitalizací podle údajů Provozně obchodní správy Znojmo nad mapou ZM10, trasy a stožáry VVN, VN, poloha transformoven, rozveden, elektrárny, 1:10000.
Společnost pro životní prostředí Brno, s.r.o.	1996:	<b>ÚSES ČR - ÚPP</b> , regionální a nadregionální ÚSES.
AQUATIS, a.s. Brno	12/1997:	<b>Aplikace nových skutečností, které vznikly v Jihomoravském regionu v souvislosti s povodněmi 1997.</b>
Löw a spol., spol. s r.o., Brno	1993	Dokumentace EIA silnice R/52 Rajhrad – Pohořelice
Löw a spol., spol. s r.o., Brno	1994	Dokumentace EIA silničního obchvatu města Břeclav, Hrušky – Poštorná
Löw a spol., spol. s r.o., Brno	1996	Dokumentace EIA souboru staveb "Ekologizace novomlýnských nádrží"
Löw a spol., spol. s r.o., Brno	1999	Ekologické a krajinářské hodnocení části silnice I/40 dle zák 244/92 Sb.
Löw a spol., spol. s r.o., Brno	2000	Ekologické a krajinářské posouzení silnice R 52 v úseku Pohořelice – Mikulov
Löw a spol., spol. s r.o., Brno	2000	Ekologické a krajinářské hodnocení silnice I/38 Pavlice obchvat dle zák 244/92 Sb.
Löw a spol., spol. s r.o., Brno	2000	Dokumentace EIA Podrobná studie přeložky silnice I/40 v úseku Valtice – obchvat
ENVIROAD, spol. s r.o. Ostrava	2002	Oznámení záměru - Rychlostní silnice R 52 Pohořelice - Mikulov (Drasenhofen),
HBH Projekt, spol. s r.o. Brno		
HBH Projekt, spol. s r.o. Brno	2003	Dokumentace EIA - Rychlostní silnice R 52 Pohořelice - Mikulov (Drasenhofen), Dokumentace záměru dle § 8 zák. č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na ŽP
		čítání lidu, domů a bytů 1970, 1980, 1991, Předběžné výsledky SLBD 2001, Okresy ČR (1995-2000), Malý lexikon obcí (1995-2001), Statický bulletin Jihomoravský kraj (1991-2002)
CDV	9.2002:	<b>Standardy základní dopravní obslužnosti na území JMK</b> , stanovení standardů základní dopravní obslužnosti na území kraje jako podklad pro stanovení rozsahu základní dopravní obslužnosti území kraje.
CS-project	dok. 22.11.2002:	<b>Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje</b> , vyhodnocení výchozího stavu pro vznik a rozvoj IDS JMK, • návrh organizačního uspořádání, ekonomických vazeb, pravidel, realizačních kroků.
CityPlan	dok. 15.12.2002:	<b>Studie zapojení severojižního kolejového diametru do regionu Jihomoravského kraje</b> , koncepce řešení kolejové tratě severojižního diametru, • modelové kartogramy přepravních intenzit , • technické řešení zapojení kolejové tratě severojižního diametru do regionu Brno, Šumavská – Tišnov a Brno, Komárov - Bučovice, • řešení vybraných stanic a přestupních terminálů , • průzkum trhu v oblasti lehkých železničních vozidel.
HBH Projekt	2001:	<b>Vyhledávací studie R52 Pohořelice – Mikulov.</b>
ADIAS	9/2001:	<b>Jihomoravský kraj - izochrony dostupnosti po silniční síti</b>
Doc. Pavlíček	8/2001:	<b>Dopravní politika Jihomoravského kraje.</b>

- 04/2002: **Plán rozvoje vodovodů a kanalizací JMK.**  
**Krajská energetická koncepce.**  
**Databáze starých ekologických zátěží v JMK.**
- dok.  
10/2002: **Koncepce odpadového hospodářství JMK.**  
**Koncepce rozvoje vinařství JMK v období příprav na vstup ČR do EU**  
**Koncepce ovocnářství v JMK**
- do konce  
roku  
2002: **Kategorizace viničních tratí - pro území okresů Znojmo, Břeclav, Brno venkov  
a Vyškov, Hodonín - do konce roku 2003.**
- Program rozvoje Jihomoravského kraje (PRJmK), a) kompletní verze b) přehledná  
verze pro širokou veřejnost**
- Seznam projektů v návaznosti na PRJmK**
- Strategie cestovního ruchu Jihomoravského kraje**
- Strategie cestovního ruchu Jihomoravského kraje**
- Průmět strategických dokumentů do území Jihomoravského kraje**
- Vyhledávací studie pro výběr průmyslových zón – region Jihomoravský kraj**
- Územně energetická koncepce Jihomoravského kraje a územní program  
snižování emisí a imisí znečišťujících látek do ovzduší Jihomoravského kraje**

#### Hlavní webové stránky

Ministerstvo pro místní rozvoj	<a href="http://www.mmr.cz">www.mmr.cz</a>
Ministerstvo zdravotnictví	<a href="http://www.mzcr.cz">www.mzcr.cz</a>
Ministerstvo zemědělství	<a href="http://www.mze.cz">www.mze.cz</a>
Ministerstvo životního prostředí	<a href="http://www.env.cz">www.env.cz</a>
Agentura ochrany přírody a krajiny ČR	<a href="http://www.nature.cz">www.nature.cz</a>
Český hydrometeorologický ústav	<a href="http://www.chmi.cz">www.chmi.cz</a>
Krajská hygienická stanice Brno	<a href="http://www.khsbrno.cz">www.khsbrno.cz</a>
Povodí Moravy	<a href="http://www.pmo.cz">www.pmo.cz</a>
Výzkumný ústav vodohospodářský T.G.Masaryka - hydroekologický informační systém	<a href="http://www.heis.vuv.cz">www.heis.vuv.cz</a>

Dále byly použity zákony, legislativní předpisy nižší právní síly, metodické pokyny, územní plány a urbanistické studie obcí, základní a tematické mapy ČR pro JMK.

## 0. Úvod

Tento dokument je dalším dokumentem vypracovaným v procesu posuzování vlivů Územní prognózy Jihomoravského kraje na životní prostředí (dále SEA ÚPG JMK). Tento proces byl zahájen v roce 2003 dle tehdy platného zákona č. 244/92 Sb. Účelem tohoto dokumentu je vyčlenit z předchozí etapy posuzování relevantní informace, týkající se území Břeclavska.

Důvodem vzniku tohoto dokumentu je rozhodnutí JMK o zpracování ÚP VÚC Břeclavska. Projednávaným dokumentem je Územní prognóza Břeclavska - návrh (UAD studio Brno, 03.2005), který vznikl obdobným způsobem, tj. vyčleněním z ÚPG JMK.

Předkládaný dokument přebírá z předchozí etapy posuzování jen část pro Břeclavsko relevantních informací, vychází se z dokumentu "Posouzení vlivů územní prognózy Jihomoravského kraje na životní prostředí, část C - Návrhová část, 06.2004". Dále je uvedena část informací i ze starších etap posuzování - viz souhrnný dokument "Posouzení vlivů územní prognózy Jihomoravského kraje na životní prostředí, část A - rozborová část a část B - Zhodnocení prognózy ve variantách, 03.2004", na které se tímto odvoláváme. Text dokumentu je doplněn o nové části, které jsou reakcí na požadovaná upřesnění MŽP, reakcí na doplňující informace v ÚPG Břeclavska a reakcí na další požadavky, které vznikly v procesu projednávání ÚPG JMK a SEA ÚPG JMK. V grafických přílohách jsou pak doplněny nové skutečnosti, které nebyly známy v době dokončení předchozího díla.

Zpracovávání dokumentů SEA ÚPG Břeclavska a ÚPG Břeclavska probíhalo souběžně tak, že zpracovatelům SEA byly předávány v blocích informace ze zpracovávané ÚPG, aby na ně mohlo být ihned při zpracovávání SEA přihlíženo.

Nové záměry jsou do území často umístěny jako koridor, přičemž pro potřeby ÚPG nejsou požadovány a tedy ani známy podrobnější technické parametry. Není ani známo, v jaké časové posloupnosti budou jednotlivé záměry na území realizovány. Je zřejmé, že v rámci ÚPG nejsou a ani nemohou být záměry uváděny ve větší podrobnosti. Proto ani není možné provést v rámci SEA vyhodnocení dopadů záměrů na veřejné zdraví a životní prostředí v míře obvyklé při posuzování konkrétních záměrů dle procesu EIA. Podrobnější údaje o záměrech budou dostupné až v době přípravy realizace, kdy stejně a většina z nich díky svému významu bude posouzena procesem EIA a případně postupy dle zákona č. 114/92 Sb. (zejm. při kontaktu s plochami NATURA 2000). Je zřejmé, že podrobnému posouzení žádný z významných záměrů uváděných v ÚPG neujde a není logické, aby proces SEA tato taktická vyhodnocování duplikoval.

*Následně uvádíme stručný popis procesu posuzování.*

Strategické posuzování vlivů na životního prostředí tzv. SEA (Strategic Environmental Assessment) je především zaměřeno na posuzování plánů, programů, politik, strategií a koncepcí, tedy materiálů s výhledem na určité období. Cílem tohoto posuzování vlivů na životní prostředí je získat komplexní informace o možném vlivu zamýšlených aktivit/plánů na životní prostředí.

V tomto případě je procesem SEA průběžně posuzována Územní prognóza Jihomoravského kraje (dále ÚPG JMK), v současnosti její část Břeclavsko. Zpracovatelem ÚPG JMK a ÚPG Břeclavska je tým pod vedením UAD Studio, spol. s r.o., Brno.

Zpracování dokumentace o Posouzení vlivů ÚPG JMK na životní prostředí (dále SEA ÚPG JMK) a nyní Posouzení vlivů ÚPG Břeclavska na životní prostředí (SEA ÚPG Břeclavska) bylo objednáno Jihomoravským krajem.

V době zahájení prací bylo posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí v české legislativě upraveno § 14 zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů rozvojových koncepcí a programů na životní prostředí, ve znění zák. č. 132/2000 Sb. a zák. č. 100/2001 Sb. Takto legislativně upravený proces nebyl zcela kompatibilní se Směrnicí Evropského parlamentu a Rady o hodnocení účinků určitých plánů a programů na životní prostředí č. 2001/42/EC (SEA směrnice). Proto pro meziodobí do schválení plnohodnotné legislativní úpravy byla Ministerstvem pro životní prostředí (MŽP) vypracována Metodika posuzování vlivů regionálních rozvojových koncepcí na životní prostředí,

kteřá doporučuje postupy a obsah dokumentace SEA. Proces posuzování ÚPG JMK vychází tedy ze zákona č.244/92 Sb. ve znění zák. č. 132/2000 Sb. a zák. č. 100/2001 Sb., využívá doporučení vyplývající z Metodického pokynu a naplňuje i požadavky zadavatele, které jsou v tomto případě nad rámec zákona č.244/92 Sb.

Nekonzistence mezi českou a evropskou legislativou v oblasti SEA byly odstraněny novelou zákona č. 100/2001 Sb. Tato novela č. 93/2004 Sb. ze dne 29.1.2004, nabyla účinnosti 1.5.2004. Pro přechodné období platí Čl. II zákona: "Posouzení rozvojových koncepcí a programů zahájené před nabytím účinnosti tohoto zákona se dokončí podle zákona č. 244/92 Sb. ..". Z toho vyplývá, že posuzování ÚPG JMK a tedy ani ÚPG Břeclavska, které je součástí posuzování ÚPG JMK, bude prováděno dle zák. č. 244/92 Sb.

Nezbytným podkladem pro ÚPG JMK a tedy i pro SEA ÚPG JMK je Generel dopravy JMK, který byl souběžně zpracováván řešitelským týmem a subdodavatelem firmy ILF Consulting Engineers, s.r.o., Praha. Tvorbou tohoto dokumentu byla zahájena také v souběhu s ÚPG JMK. Pro další práce na dokumentaci SEA se ukázalo jako nezbytné zahájit průběžnou komunikaci všech řešitelských týmů (SEA, ÚPG JMK a GD JMK). Tato spolupráce se pak stala klíčovou zejména v období při ukončování jednotlivých etap.

*Níže stručně uvádíme předchozí kroky.*

Práce byly zahájeny v 3. čtvrtletí roku 2003. Pod vedením firmy INVEST projekt NNC sestaven řešitelský tým složený z odborníků firem INVEST projekt NNC, s.r.o., LÖW & spol., s.r.o., Ageris, s.r.o. (dále SEA tým). Byl připravován a s MŽP diskutován postup procesu SEA, který by nejlépe vyhovoval jak legislativním požadavkům, tak i požadavkům zadavatele.

V první etapě prací byl zahájen intenzivní sběr relevantních podkladů o území JMK, zahájena komunikace se řešitelskými týmy ÚPG JMK a GD JMK, sledován vývoj jiných relevantních dokumentů (např. Energetická koncepce JMK a Krajský program snižování emisí, Plán odpadového hospodářství JMK) sledován vývoj Natura 2000 na území Jihomoravského kraje. Práce byly vedeny nezávisle v souběhu s pracemi, které byly prováděny pro potřeby ÚPG JMK. Významnými dokumenty z tohoto období jsou studie: Územní prognóza Jihomoravského kraje, analýza životního prostředí, Kolářová D., AGERIS s.r.o., Brno 2003, I. a Územní prognóza Jihomoravského kraje, socioekonomická část, Galvasová, I a kol. Garep, 2003 Brno a následné souhrnné dílo: Územní prognóza Jihomoravského kraje, Analýza územně technických podmínek a limity využití území, kolektiv, Urbanismus architektura design studio, s.r.o. (UAD studio), Brno, 12.2003.

V rámci zpracování kapitol 1. etapy - Rozborová část, byly pro potřeby SEA dokumentace informace z uvedených studií rozšířeny o nové údaje, které SEA tým považoval z hlediska posuzování za významné. Tato první část byla předána zadavateli 15.12.2003.

Z doplňujících informací považujeme za významné informace týkající se kvality ovzduší (viz zejména mapové podklady č. 6 - 11) a dále bylo pro potřeby hodnocení vlivu ÚPG JMK na životní prostředí SEA týmem vytvořeno účelové členění JMK ve smyslu ustanovení Evropské úmluvy o krajinně (mapy č.2 a 2,a). Pro takto vytvořené jednotky - krajinné mezotypy - se společnými přírodními, kulturními a historickými podmínkami byly stanoveny potenciály i míry zranitelnosti jednotlivými funkcemi přírodními i antropogenními.

Pro jednotlivé mezotypy byla v předstihu sestavena analýza silných stránek, slabých stránek, příležitostí a rizik (dále SWOT). Tato SWOT analýza s potenciály jednotlivých mezotypů byla připravena jako základní východisko SEA týmu pro posuzování vhodnosti návrhů Územní prognózy JMK na krajinu a její složky, včetně ochrany přírody a krajinného rázu.

Obdobně i zpracovatel ÚPG JMK na závěr analytických prací vypracoval podrobnou SWOT analýzu území JMK. Tato SWOT byla poprvé prezentována na jednání pořizovatelů ÚPD dne 27.2.2004 v Brně a předána jako podklad k posouzení týmu SEA 1.3.2004.

Tato SWOT analýza byla urychleně posouzena (bylo využito vlastních informací - viz literatura a rozborová část - a předpřipravené vlastní SWOT) a předána zadavateli prací (JMK) a týmu ÚPG JMK (dokument "Posouzení vlivů územní prognózy Jihomoravského kraje na životní prostředí -

etapa II, posouzení SWOT analýzy", ze dne 12.3.2004). Snahou bylo maximálně zkrátit práce na posouzení SWOT, aby zpracovatel ÚPG JMK mohl zpracovávat výsledky tohoto hodnocení do svého postupu pro výběr nejvhodnějšího modelu rozvoje kraje.

Závěry posouzení SWOT analýzy byly prezentovány na jednání pracovní a řídicí skupiny k Územní prognóze JMK, Generelu dopravy a Posouzení vlivů ÚPG JMK dne 17.3.2004. Na tomto jednání byly týmem ÚPG JMK poprvé veřejně prezentovány modely rozvoje sídelní struktury Jihomoravského kraje (dále modely). Základní popisy jednotlivých modelů (A, B a C) byly předány SEA týmu jako podklady k jejich vzájemnému posouzení. Díky předchozí komunikaci SEA týmu s týmem zpracovávajícím ÚPG JMK byly již z předchozích jednání základní teze modelů rozvoje známy, mohl být tedy v předstihu připravován postup hodnocení - posouzení mezi těmito variantami.

SEA hodnocení bylo v tomto kroku zaměřeno na celkové posouzení jednotlivých modelů mezi sebou, nejsou zde jednotlivě posuzovány známé a očekávané záměry (zejména budování dopravní sítě - komunikace, železnice, vodní cesta). Základními podklady pro posouzení jednotlivých modelů a jejich dopadů byl materiál: Územní prognóza jihomoravského kraje - Modely struktury osídlení JMK, UAD spol. s r.o., Brno, březen 2004, který kromě obecného popisu rozvojových scénářů (modelů) obsahuje odhad počtu obyvatel v jednotlivých typech sídel v jednotlivých modelech a v grafické příloze pak zákresy území, s předpokládaným typem rozvoje. K odhadu změn velikostní struktury byla poskytnuta i primární data, která bylo možno k hodnocení využít.

Zhodnocení modelů mezi sebou pak bylo provedeno dle jednotlivých okruhů, které vychází z přílohy č. 3 zákona č. 244/92 Sb.

Následně uvádíme závěr posouzení variant:

1. rozvoj kraje dle modelu C (varianta koncentrická - potlačení suburbanizace) může mít nejnižší dopady na životní prostředí a veřejné zdraví,
2. rozvoj kraje dle modelu A (varianta usměrňované suburbanizace) může mít obdobné dopady jako model C na životní prostředí a veřejné zdraví, ale celkově bude působit hůře,
3. rozvoj kraje dle modelu B (varianta pásová - usměrňování suburbánní zóny do pásu) z hlediska dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví může být nejméně vhodný.

Veřejná prezentace jednotlivých modelů rozvoje kraje, jejich posouzení a porovnání z hlediska urbanistického, z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatelstva a prostřednictvím modelování dopravy proběhlo 31.3.2004.

Tyto výše uvedené etapy prací jsou shrnuty v textovém dokumentu "Posouzení vlivů územní prognózy Jihomoravského kraje na životní prostředí, část A - Rozborová část a část B - Zhodnocení prognózy ve variantách, 29.03.2004."

Na základě výsledků projednání ze dne 31.3.2004 bylo zastupitelstvem JMK na jednání dne 15.4.2004 přijato usnesení, ve kterém byl k dopracování ÚPG JMK do úrovně konceptu ÚP VÚC vybrán Model A rozvoje sídelní struktury tj. model usměrňované suburbanizace.

Následně na základě tohoto rozhodnutí byly zahájeny práce na rozpracování tohoto modelu, týmu ÚPG JMK bylo zadavatelem předáno "Zadání územní prognózy JMK".

V souběhu s prací týmu ÚPG JMK tak byly prováděny práce týmu Generelu dopravy JMK a přípravné práce SEA týmu. Byla zahájena užší komunikace mezi týmem ÚPG JMK a SEA. SEA tým tak měl možnost průběžně získávat dílčí výstupy (textové i mapové), jako podklady pro svou práci. Tyto mezietapy byly průběžně diskutovány, bylo tedy možné případná řešení problémů zpracovat do ÚPG JMK.

Za přínosné považujeme zejména zapracování regulativů ochrany krajiny vycházející z vymezení krajinných typů a jejich potenciálů (v rámci ÚPG Břeclavska byly zahrnuty jako doporučení pro využívání krajiny).

Tato etapa C s vyhodnocením konečné podoby ÚPG JMK byla odevzdána JMK k 30.6.2004.

Následovalo zveřejnění dokumentů na portálu JMK a veřejná jednání spojená s prezentacemi projednávající ÚPG JMK včetně GD JMK a SEA ÚPG JMK ve dnech 27.7.2004 (Znojmo), 28.7.2004 (Brno), 29.7.2004 (Břeclav) a 10.8.2004 (Brno).

Krajský úřad JMK, odbor územního plánování a stavebního řádu pak oznámil Ministerstvu životního prostředí projednávání ÚPG JMK, včetně posuzování vlivů (SEA ÚPG JMK). Dokumentace ÚPG JMK a dokumentace SEA ÚPG JMK vč. mapových příloh všech etap byly předány na MŽP.

Dne 9.9.2004 vydalo MŽP, jako dotčený orgán státní správy dle §21 stavebního zákona Vyjádření (č.j. 4250/OPVI/04/SP) k Územní prognóze Jihomoravského kraje a k Posuzování vlivů Územní prognózy Jihomoravského kraje na životní prostředí. Na základě požadavků vyplývajících z tohoto vyjádření byl vypracován dokument Vypořádání připomínek uvedených ve vyjádření MŽP, který byl JMK předán 23.9.2004.

Do dalšího procesu projednávání ÚPG JMK při pořizování Územního plánu Velkého územního celku Jihomoravského kraje čím dál více zasahovala nově tvořená soustava NATURA 2000. Pořizovatel ÚP VÚC JMK rozhodl o změně strategie pořizování ÚPD JMK s tím, že území JMK bude rozděleno na menší území (Břeclavsko, Znojensko, Brněnská regionální aglomerace). K dalšímu dopracování bylo vybráno jako první Břeclavsko.

Při pracovním jednání na MŽP (13.12.2004) bylo dohodnuto, že vyhodnocení SEA k ÚPG JMK je využitelné pro proces SEA k ÚP VÚC Břeclavska za předpokladu přepracování dokumentace SEA dle požadavků uvedených ve stanovisku z 9.9.2004.

Práce na SEA ÚPG Břeclavska byly zahájeny na základě objednávky JMK v březnu 2005, tento dokument byl odevzdán 7.4.2005.

Dokument SEA ÚPG Břeclavska bude zveřejněn na portálu JMK a následně se předpokládá projednání Územní prognózy Břeclavska včetně vyhodnocení vlivů ÚPG Břeclavska na životní prostředí.

## A. Rozborová část

Etapa A zpracování SEA ÚPG JMK byla zaměřena na shromáždění podkladů a informací o složkách ŽP na území JMK. Textová část této etapy je uvedena v dokumentu "Posouzení vlivů územní prognózy Jihomoravského kraje na životní prostředí, část A - Rozborová část a část B - Zhodnocení prognózy ve variantách. Mapové přílohy vypracované k této části mají čísla 1 - 14.

V období mezi zpracováním analytické části a tímto dokumentem došlo zejména k upřesnění vymezení lokalit NATURA 2000 a upřesnění některých dalších území s různým způsobem ochrany. V přílohových mapách tohoto dokumentu jsou použity aktualizované podklady z analytické části. Níže uvádíme jejich výpis.

**Tab.: Popis vrstev v mapových přílohách tohoto dokumentu**

	Název	příloha obsahuje tyto vrstvy:
Příloha č.23 BRE	Vztah návrhu ÚPG a Břeclavska krajinné struktury	Hranice JMK Hranice okresů Hranice katastrů obcí Lesy Sady Trvalé travní porosty Vinohrady Sídla Výškopis Vodní toky Vodní plochy Stanovená a navržená záplavová území Typizace krajín Břeclavska Návrh infrastruktury dle ÚPG Břeclavska
příloha č.24 BRE	Dopady návrhu ÚPG Břeclavska na ochranu přírody	Hranice JMK Hranice okresů Hranice katastrů obcí Sídla Výškopis Vodní toky Vodní plochy Zvláště chráněná území VKP registrovaná NATURA 2000 - evropsky významné lokality (přírodní stanoviště) a ptačí oblasti Územní systém ekologické stability Návrh infrastruktury dle ÚPG Břeclavska
příloha č.25 BRE	Dopady návrhu ÚPG Břeclavska na půdy, zemědělství a lesní ekosystémy a kulturní dědictví	Hranice JMK Hranice okresů Hranice katastrů obcí Sídla Vodní toky Vodní plochy Sady Lesy Zemědělská půda - I tř. ochrany Zemědělská půda - II tř. ochrany Viniční trati Oblasti vhodné pro pěstování teplomilných dřevin Městská památková rezervace Městská památková zóna Vesnická památková rezervace Vesnická památková zóna Krajinná památková zóna Světové kulturní dědictví (UNESCO) Národní kulturní památka Archeologická památková rezervace Významná archeologické naleziště Významné památky, poutní místa Návrh infrastruktury dle ÚPG Břeclavska

## B. Zhodnocení prognózy ve variantách

Jednalo se o druhou etapu zpracování posuzování vlivů územní prognózy JMK na životní prostředí. Týkala se vyhodnocení rozvoje JMK ve variantách. Závěrem prací této etapy bylo rozhodnutí, jakým způsobem se bude dále rozvíjet sídelní struktura kraje. Pro jednodušší orientaci v následujícím textu již zde uvádíme závěry této kapitoly, tedy že rozvoj sídelní struktury v Jihomoravském kraji a tím i Břeclavska se bude rozvíjet dle modelu A - tedy dle modelu usměrněné suburbanizace.

Textová část posouzení variant rozvoje je uvedena v dokumentu "Posouzení vlivů územní prognózy Jihomoravského kraje na životní prostředí, část A - Rozborová část a část B - Zhodnocení prognózy ve variantách. Toto posouzení bylo doplněno mapovými přílohami, které mají čísla 15 - 22b.

Pro potřeby tohoto dokumentu stručně uvádíme základní vstupní informace a závěry z této etapy, protože některé části mají platnost pro dále rozpracovaný a posuzovaný model rozvoje kraje.

### B.1. Základní předpoklady vývoje v JMK

- Demografický vývoj v JMK (a celé ČR i Evropě)

úbytek obyvatelstva v JMK ze stávajících 1 127 718 obyvatel na 1 063 673 k roku 2030, tedy úbytek o 64 000 obyvatel, stárnutí populace, růst vzdělanosti, sociální i ekonomická diferenciací, trend suburbanizace při zvyšování individuální mobility obyvatel,

- Vývoj obyvatelstva podle velikostních skupin obcí

úbytek obyvatelstva ve všech velikostních strukturách, kromě očekávaného mírného nárůstu u obcí s 2000 - 4999 obyvateli,

- Ekonomická prosperita JMK

mírný růst (např. zvyšování efektivnosti, pokles pracovních příležitostí o 65 000, zvyšování životní úrovně, růst životních nákladů, ekonomizace při řízení společnosti, nezaměstnanost 10 až 15 %,

- Postupné řešení disproporcí z hlediska technické obsluhy měst JMK

zásobení vodou a odkanalizování - vliv na zlepšování kvality ŽP, energie - tržní ceny - snaha o úspornost - vliv na zlepšování kvality ŽP,

- Ochrana společenských hodnot jedinečného charakteru JMK

legislativní ochrana a občanské iniciativy

- Územně technická řešení, která jsou do modelů variantně vkládána

Většina těchto řešení je sledována ve variantách, které jsou v jednotlivých modelech zaměnitelné:

- Trasy VRT (severní a jižní varianta dle dohody)
- Zkapacitnění dálnice D1 v úseku Ostrovačice – Holubice
- JZ a JV tangenta ve stopě mimo hranici města Brna,
- R43 (stopa – Boskovické brázdy, stopa – dlouhodobě sledovaná trasa „Německé dálnice“, stopa - upravená při průchodu Brnem dle varianty F1 dokumentace EIA),
- R52 (stopa ve variantách na Mikulov, využití D2 ve vztahu na Vídeň – není sledováno),
- Silnice I/38 v modifikaci stávající stopy dle výsledků projednání VÚC Znojma,
- Trasa SJ vlakového diametru dle studie CITYPLANU Praha,
- DOL a přístav Břeclav
- Při konkrétním řešení uspořádání sídelní struktury bude rozhodnuto o způsobu zpracování variantních řešení ochrany urbanizovaného území před záplavami a to především ve vztahu k možnostem celkového řešení ochrany území.



## **B.2. Popis modelů**

Byly sledovány 3 modely (varianty) rozvoje sídelní struktury označované jako:

- A Varianta usměrňované suburbanizace,
- B Varianta pásová (usměrňování suburbánní zóny do pásu),
- C Varianta koncentrická (potlačení suburbanizace a vytváření podmínek efektivního využití urbanizovaného území ve velkých městech).

Jednotlivé modely byly definovány takto:

### **A Varianta usměrňované suburbanizace**

- Rozvolněný rozvoj kolem jádra aglomerace (definování suburbánní zóny)
- Respektování urbanizačních os a jejich modifikace (vliv D1, R43 a R52)
- Vedlejší urbanizovaná osa na Hodonín
- Růst malých sídel kolem Znojma, Břeclavi, Hodonína, Vyškova, Blanska
- Soustředování aktivit do vybraných sídel
- D1 pokračování na Ostravu
- R43 – Varianta dlouhodobě sledovaná (trasa „Německé dálnice“)
- R52 – Varianta mimo Mušovská jezera – východně od Mikulova
- R55 s napojením na D2
- Úprava trasy I/38, I/53
- Využití JV i JZ tangenty
- Realizace IDS bez SJTD
- Severní trasa VRT
- Přístav Břeclav napojený z rakouské strany

### **B Varianta pásová (usměrňování suburbánní zóny do pásu)**

- Rozvolněný rozvoj kolem jádra aglomerace v pásu SJD a podpora jeho rozvoje (modifikace suburbánní zóny)
- Respektování urbanizačních os a jejich modifikace (vliv D1, R43 a R52)
- Vedlejší urbanizovaná osa na Hodonín
- Růst malých sídel kolem Znojma, Břeclavi, Hodonína, Vyškova, Blanska
- Soustředování aktivit do vybraných sídel
- D1 pokračování na Ostravu (nutnost zkapacitnění Ostrovačice – Holubice)
- R43 – Varianta Boskovická brázda s napojením u Ostrovačic
- R52 – Varianta přes Mušovská jezera – východně od Mikulova
- R55 pokračuje až k Břeclavi a dál k hranici s Rakouskem
- Úprava trasy I/38, I/53
- JV a JZ tangenta nejsou použity
- Realizace IDS s využitím SJTD
- Severní trasa VRT
- Přístav Břeclav napojený z rakouské strany

### **C Varianta koncentrická (potlačení suburbanizace a vytváření podmínek efektivního využití urbanizovaného území ve velkých městech)**

- Posilování Brna, okresních měst a vybraných sídel - zajištění jejich vzájemných vazeb
- Respektování urbanizačních os a jejich modifikace (vliv D1, R43 a R52)
- Soustředování aktivit do vybraných sídel (okresní města)
- D1 pokračování na Ostravu
- R43 – Varianta - trasa „Německé dálnice“ upravená v Brně dle F1
- R52 – Varianta mimo Mušovská jezera – východně od Mikulova
- R55 s napojením na D2
- Úprava trasy I/38, I/53
- Využití JV i JZ tangenty
- Realizace IDS bez SJTD
- Jižní trasa VRT
- Varianta - A - DOL

### B.3. Přehled změn velikostí struktury sídel

Na základě předchozích základních tezí byly zpracovateli ÚPG JMK jednotlivé modely pro cílový rok 2030 matematicky vyhodnoceny a pro každou obec v JMK v každé variantě stanoven předpokládaný počet obyvatel a pracovních příležitostí. Údaje byly shrnuty vzhledem k typu urbanizovaného území (viz následující tabulka).

**Tab.: Přehled změn velikostí struktury sídel v modelech ve vztahu k typu urbanizovaného území**

		MODEL A	MODEL B	MODEL C
typ urbanizovaného území	charakteristika tendencí vývoje	počet obyvatel	počet obyvatel	počet obyvatel
jádrové území	pokles počtu obyvatel jádrového sídla	309 119	309 119	325 389
suburbánní území	nárůst počtu obyvatel malých sídel v suburbánním území	109 862	63 671	10 417
hlavní urbanizační osy	nárůst počtu obyvatel	140 682	175 974	176 775
vedlejší urbanizační osy	nárůst počtu obyvatel	295 742	289 981	308 895
obce mimo osy	pokles počtu obyvatel	160 231	170 060	192 909
obce marginálního území	stagnace počtu obyvatel	48 362	54 902	48 726

Pro potřeby posouzení byla primární data modelu využita a byla sestavena tabulka uvažující změnu počtu obyvatel ve vztahu k velikosti sídla.

**Tab.: Přehled změn velikostí struktury sídel v modelech (rok 2030) ve vztahu k velikosti sídla**

velikost sídla (počet obyvatel)	Stav rok 2001	Stav rok 2030					
	počet obyvatel	MODEL A		MODEL B		MODEL C	
		počet obyvatel	2030/2001 (%)	počet obyvatel	2030/2001 (%)	počet obyvatel	2030/2001 (%)
do 1999	325974	318127	97,59%	316880	97,21%	314075	96,35%
2000 - 4999	167351	161403	96,45%	155460	92,89%	153018	91,44%
5000 - 9999	89253	93377	104,62%	88283	98,91%	98892	110,80%
10000 - 49999	168968	181971	107,70%	193965	114,79%	171737	101,64%
nad 100000 (Brno)	376172	309119	82,17%	309119	82,17%	325389	86,50%

Z tabulky je mj. zřejmé, že dle modelů dochází k posílení sídel nad 5000 obyvatel (mimo Brna) na úkor sídel menších, i když se v zadání podmínek modelu předpokládal nárůst obyvatel u obcí s 2000 - 4999 obyvateli. Tento rozpor je způsobený pravděpodobně výraznějším působením polohy obce (umístění na osách) než její velikostí.

Obdobně je patrná tendence oslabování malých obcí a to zřejmě i v marginálních oblastech, kde se ve vstupech do modelu uvažuje zachování stávajícího počtu obyvatelstva (ne pokles). Všemi modely předpokládané celkové oslabení počtu obyvatel v menších sídlech může ukazovat na obtížně ovlivnitelné vysídlování krajiny, které by mohlo být v některých marginálních oblastech již nevratné.

Pro Břeclavsko je podstatné, že dopady demografického vývoje se v posuzovaném období projeví zejména v Brně, kde budou úbytky obyvatelstva nejvýraznější, přičemž snížení počtu obyvatel na Břeclavsku tak výrazné nebude.

#### B.4. Dopravní modelování

Níže uvádíme výsledky dopravního modelování, které hodnotí dopravní náročnost potřebnou k obsluze území dle jednotlivých modelů rozvoje JMK (modely A,B a C).

**Tab.: Statistika - individuální automobilová doprava**

Stávající komunikace JMK (kromě Brna)

DRUH KOMUNIKACE	DÉLKA [km]	VÝKON [vozokm]			VÝKON [vozohod]		
		A	B	C	A	B	C
dálnice + rychlostní	358	6283795	6578953	6321259	59662	62877	60081
silnice I. tř.	372	2054476	2276067	2049402	24885	27878	24825
silnice II. tř.	1530	2703285	2986448	2679093	46241	51598	45826
silnice III. tř.	2502	1356737	1799540	1537394	25126	31735	26415
Celkem	4762	12398293	13641008	12587148	155914	174088	157147

Stávající komunikace Brno

DRUH KOMUNIKACE	DÉLKA [km]	VÝKON [vozokm]			VÝKON [vozohod]		
		A	B	C	A	B	C
hlavní dopravní komunikace (A2)	46	704061	742596	727281	13290	14279	13870
hlavní komunikace (B1)	43	365341	386668	380207	6795	7247	7158
hlavní sběrné (B2)	131	666152	696302	696546	12674	13394	13355
sběrné (C1)	105	249050	258845	260628	5086	5330	5344
obslužné (C2,C3)	611	283710	348381	337885			
Celkem	936	2268314	2432792	2402547	7104589	14209178	28418356

NOVOSTAVBY (kromě Brna) - nově postavené komunikace

DRUH KOMUNIKACE	DÉLKA [km]	VÝKON [vozokm]			VÝKON [vozohod]		
		A	B	C	A	B	C
dálnice + rychlostní	183	2800302	2917505	2806024	24888	26095	24930
silnice I. tř.	180	801292	882635	792936	9600	10691	9495
silnice II. tř.	158	318776	354519	315075	5495	6164	5426
silnice III. tř.	0,7	83	118	78	1	3	1
Celkem	521,7	3920453	4154777	3914113	39984	42953	39852

NOVOSTAVBY - Brno - nově postavené komunikace

DRUH KOMUNIKACE	DÉLKA [km]	VÝKON [vozokm]			VÝKON [vozohod]		
		A	B	C	A	B	C
	27	459 395	483 373	472 709	8 977	9 611	9 313

PŮVODNÍ TRASY (Kromě Brna) - komunikace, které byly přefazeny do nižší kategorie

DRUH KOMUNIKACE	DÉLKA [km]	VÝKON [vozokm]			VÝKON [vozohod]		
		A	B	C	A	B	C
	150	311 727	336 403	311 698	5 738	6 363	5 741
silnice III. tř. (původně II. tř.)	186	149 565	170 839	147 708	2 780	3 170	2 746

**Tab.: Porovnání variant**

varianta	Výkony individuální automobilové dopravy celkem (vozokm)		Výkony hromadné dopravy celkem (osobové km)		podíl výkonů HD vůči celkovému výkonu	Celkové výkony IAD + HD
A	14666607	100%	5977918	100 %	29,0 %	100 %
B	16073800	109,6%	5620482	94,0 %	25,9%	105,1 %
C	14989695	102,2%	6068423	101,5 %	28,8%	102,0 %

### B.5. Závěry SEA vyhodnocení variant rozvoje

SEA hodnocení bylo v tomto kroku zaměřeno na obecné posouzení modelů rozvoje kraje mezi sebou, nebyly jednotlivě posuzovány známé a očekávané záměry (zejména budování dopravní sítě - komunikace, železnice, vodní cesta). I když v presentovaných modelech rozvoje je určitému modelu přiřazena realizace vybraných liniových staveb v určité trase, z logiky věci je zřejmé, že tyto záměry mohou být budovány při jakémkoliv modelu rozvoje sídelní struktury a jsou tedy zaměnitelné.

Posouzení modelů bylo provedeno relativně, kdy na základě předaných podkladů byly hledány jevy, které jednotlivé modely vyvolávají a jejichž dopady se liší (viz následující tabulka).

**tab: Souhrnná tabulka vyhodnocení variant rozvoje JMK**

Oblasti posuzované dle přílohy č.3 zákona č. 244/92 Sb.	Poznámka	pořadí variant od nejlepší k nejhorší	
Vlivy na obyvatelstvo	Zdravotní rizika	Jednotlivé modely se z hlediska zdravotních rizik odlišují zejména působením dopravního hluku a emisí. Varianta s nejmenším požadovaným dopravním výkonem je hodnocena jako nejlepší. Rozdíly mezi modely nejsou velké (do 10% celkového dopravního výkonu)  Zde upozorňujeme, že zvyšující se hluková zátěž obyvatelstva je jedním z hlavních problémů uváděných ve státní politice ŽP ČR (2.2004),  Obyvatelé větších sídel jsou více ovlivňováni emisemi z dopravy, hlukem, stresem. Model s nejmenším počtem obyvatel v sídlech nad 10000 obyvatel je hodnocen jako nejlepší. Rozdíly mezi modely jsou malé (do 2% obyvatelstva měst), tedy z tohoto pohledu jsou jednotlivé modely bez rozdílu.	A,C,B
	sociální důsledky, ekonomické důsledky	Za předpokladu horších sociálně – ekonomických podmínek obyvatelstva v malých obcích pod 2000 obyvatel, je nejlepší model s nejmenším počtem bydlících v těchto sídlech. Rozdíly mezi modely jsou minimální (cca 1% obyvatelstva obcí), kritérium je bezvýznamné.	A=B=C
	počet obyvatel ovlivněných účinky stavby, činnosti nebo technologie	Obecně se týká všech obyvatelů kraje. Nehodnoceno	-
	narušení faktorů ovlivněných účinky stavby, činnosti nebo technologie	Nehodnoceno	-
	narušení faktorů pohody	Nehodnoceno	-
Vlivy na ovzduší a klima	množství a koncentrace emisí a jejich vliv na blízké i vzdálené okolí	U všech variant lze očekávat obdobný rozsah provozování s tedy i působení bodových zdrojů, celková emise bude zřejmě snížena legislativními požadavky a také menší potřebou vytápění (úbytek obyvatelstva, zvýšení průměrných teplot díky změnám klimatu). Vyhodnotitelný je požadavek variant na rozsah dopravní obslužnosti, tedy i na emise z výfukových plynů a množství vznikajícího přízemního ozónu (problematika uváděná jako naléhavá ve Státní politice ŽP ČR). Z tohoto pohledu je nejlepší varianta, která vyžaduje celkově nejnižší dopravní výkon. Rozdíly mezi modely nejsou velké (do 10% celkového dopravního výkonu).	A,C,B
	význačný zápach	Nehodnoceno	-
	jiné vlivy na ovzduší a klima	Nehodnoceno	-
vliv na charakter odvodnění oblasti	vliv na charakter odvodnění oblasti	Ve všech variantách předpokládáme provádění revitalizačních opatření k zabezpečení vyššího zachycení vody v krajině, mj. i z důvodů omezení negativních vlivů klimatických změn. Nehodnoceno	-
	změny hydrologických charakteristik (hladiny podzemních vod, průtoky, vydatnost vodních zdrojů)	Rozhodující změnu budou vyvolávat klimatické změny, na které bude nutno reagovat ve všech modelech rozvoje. Nehodnoceno	-
FileName: SEA Breclavska Vydání: 02		Zakázka/Dokument C228-04/Z01 Strana: 15 z 88	

Oblasti posuzované dle přílohy č.3 zákona č. 244/92 Sb.	Poznámka	pořadí variant od nejlepší k nejhorší	
vliv na jakost vod	Předpokládáme dodržování legislativních požadavků ve všech variantách, tedy rozdílné může být pouze množství nečištěných splaškových vod z malých obcí. Nedostatečné množství čištěných splaškových vod je jedním z hlavních problémů uváděných ve státní politice ŽP ČR (2.2004). Nejlepší variantou bude model s nejmenším počtem bydlících v malých sídlech, kde předpokládáme nižší vybavenost ČOV. Rozdíly mezi modely jsou minimální (cca 1% obyvatelstva hodnocených obcí).	C, B,A	
vlivy na půdu, území a geologické podmínky	vliv na rozsah a způsob užívání půdy	Model neuvažující s dalším rozvojem mimo stávající zastavěná území je hodnocen jako nejlepší. Rozdíly předpokládáme velmi malé díky naddimenzování stávajících územních plánů obcí, tedy pro rozvoj ani u modelu A, či B nebude nutné provádět nové větší zábory půd. Model A hodnotíme proti modelu B jako lepší, protože model B předpokládá rozvoj Brněnské aglomerace do zemědělsky cennější oblasti Tišnovska a Slavkovska. Ochrana nezastavěného území (ZPF, PUPFL) a volné krajiny před zábory, kdy v současné době není dostatečně upřednostňován rozvoj na již dříve zastavěných či devastovaných plochách („brownfields“), je považována za naléhavý problém, uváděný v Státní politice ŽP ČR.	C, A, B
	znečištění půdy a vliv na horninové prostředí	Model, který bude prioritně revitalizovat areály opuštěných provozů a tedy i sanovat staré znečištění, je hodnocen jako nejlepší. Tuto vlastnost má pouze model C (důsledné potlačení suburbanizace), kdy pro nové aktivity bude nutné využívat stávajících území sídel. U modelů A i B předpokládáme provádění sanací starých zátěží také, ale ne tak intenzivně, jak u C. Vysoký počet rizikových starých ekologických zátěží je považována za naléhavý problém, uváděný v Státní politice ŽP ČR.	C,A=B
		Dále lze uvažovat o nižším znečišťování životního prostředí při realizaci modelu, který bude vyžadovat nižší dopravní výkon pro obsluhu území a tedy i méně vyprodukovaných spalin a v konečném důsledku i nižší zátěž půd	A,C,B
	změna místní topografie, vliv na stabilitu a erozi půdy	Ve všech variantách předpokládáme provádění opatření k snížení eroze půd. Nehodnoceno	-
	vliv na nerostné zdroje	Vyhodnotitelný je požadavek variant na rozsah nutné dopravní obslužnosti, tedy i na spotřebu pohonných hmot. Z tohoto pohledu je nejlepší varianta, která vyžaduje celkově nejnižší dopravní výkon. Rozdíly jsou ale relativně malé (do 10% celkového výkonu). U variant A a B lze očekávat obdobný rozsah výstavby a spotřeby surovin (a recyklace materiálů) tedy i potřebu nerostných zdrojů. Omezené budování zejména obslužných komunikací a tedy i nižší spotřeba primárních surovin bude u varianty C, která předpokládá minimalizaci nové výstavby do nových území. Vliv je nevýznamný.	A,C,B
	změny hydrogeologických charakteristik	Rozhodné bude ovlivnění předpokládanými klimatickými změnami (snižování zásob podzemních vod), ve všech variantách předpokládáme provádění opatření k minimalizaci těchto dopadů Nehodnoceno	-
	vliv na chráněné části přírody	Model neuvažující s dalším rozvojem mimo stávající zastavěná území a tedy minimalizaci vstupu do chráněných částí přírody je hodnocen jako nejlepší.	C, B, A
	vlivy v důsledku ukládání odpadů	Nehodnoceno	-

Oblasti posuzované dle přílohy č.3 zákona č. 244/92 Sb.		Poznámka	pořadí variant od nejlepší k nejhorší
vlivy na flóru a faunu	poškození a vyhubení rostlinných a živočišných druhů a jejich biotopů	Jednotlivé modely negenerují zvláštní dopad na flóru či faunu. Tyto dopady mohou způsobovat výstavby a provoz nových dopravních sítí, zde předpokládáme optimalizaci jejich trasování a parametrů. Vzhledem k možné zaměnitelnosti tras v každém modelu je patrné, že rozdíly jednotlivých modelů jsou objektivně nehodnotitelné. Např. posouzení realizace celého DOL v modelu C proti pouze přístavní variantě (A a B) by variantu C v porovnání s ostatními značně znevýhodnilo.	A=B=C
vlivy na ekosystémy	vlivy na ekosystémy	Rozvoj města Brna v modelu A a B zasahuje do přírodně a krajinně cenných území, rozvoj dle modelu A potenciálně zasahuje větší území. Model minimalizující vstup do cennějších částí přírody je hodnocen jako nejlepší.	C,B,A
Vlivy na antropogenní systémy, jejich složky a prvky	vliv na budovy, architektonické a archeologické památky a jiné lidské výtvoř	Na východě od Brna zasahuje suburbánní zóna modelu B do památkové zóny bojiště bitvy u Slavkova.	A=C, B
	vliv na kulturní hodnoty nehmotné povahy (místní tradice apod.)	Bez očekávaných rozdílů. Nehodnoceno	-
	poškození a ztráty archeologických a paleontologických památek	Bez očekávaných rozdílů. Nehodnoceno	-
Vlivy na strukturu a funkční využití území	vliv na dopravu (místní komunikace, silniční, železniční, letecká, lodní doprava)	Rozvoj založený na značné spádovosti (zejména do Brna) je závislý na mobilitě, což sebou přináší negativní dopady na životní prostředí související se zvýšenou dopravní zátěží na komunikacích (znečištění ovzduší, zvýšení hluku), a to v území podél nich (a také v městě Brně samotném). Navíc přílišná závislost na mobilitě přestavuje určité ohrožení funkčnosti modelů (možnost zvýšení cen pohonných hmot). Z tohoto pohledu je nejlepší varianta, která vyžaduje celkově nejnižší dopravní výkon.	A,C,B
	vliv navazujících souvisejících staveb a činností (výstavba nových komunikací, inženýrských sítí, bytová výstavba), rozvoj navazující infrastruktury	Vlivy těchto staveb budou významné, jednotlivé trasy komunikací jsou v jednotlivých modelech zaměnitelné, tedy rozdíly mezi variantami nelze je vyhodnotit. Z hlediska struktury a funkčního využití území lze konstatovat, že model maximálně využívající stávající strukturu a funkce s minimálními změnami (model C) je nejvýhodnější	C, A=B
	vliv na estetické kvality území	Lze očekávat větší dopady negativní antropogenní činnosti při větším rozvolnění nevhodné výstavby do okolí sídel a tím i zhoršení kvality prostředí území. Model B zasahuje svou suburbánní zónou do Slavkovského bojiště, kde by negativní dopady mohly být méně příznivé než u obdobné výstavby blíže k Brnu dle modelu A.	C,A,B
	vliv na rekreační využití krajiny	Část suburbánního prostoru (zejména SV od Brna) se nachází v přírodně a krajinně cenném území. Rozvoj výstavby v tomto území by mohl způsobit určitému narušení stávajícího rekreačního zázemí města Brna	C,B,A
Ostatní vlivy	biologické vlivy	Jednotlivé modely samy o sobě nemají biologický vliv. Lze hodnotit dopad konkrétních staveb na chráněná území a lokality Natura 2000. Stavby jsou v jednotlivých modelech zaměnitelné a tedy objektivně nehodnotitelné.	A=B=C
	vliv hluku a záření	Z hlediska hluku se modely odlišují zdroji dopravního hluku, Z tohoto pohledu je nejlepší varianta, která vyžaduje celkově nejnižší dopravní výkon.	A,C,B
	jiné ekologické vlivy	Nehodnoceno	
Velkoplošné vlivy v krajině	vhodnost lokalizace jednotlivých variant z hlediska ekologické nosnosti území	Nehodnoceno	

Oblasti posuzované dle přílohy č.3 zákona č. 244/92 Sb.	Poznámka	pořadí variant od nejlepší k nejhorší
současný a potenciální výsledný stav ekologické zátěže území (souhrnné působení všech prostorových jevů a faktorů)	Jednotlivé modely se odlišují působením dopravního hluku a emisí a tlakem na revitalizaci areálů opuštěných provozů a tedy snižování stávající ekologické zátěže. Za významnější považujeme posouzení z hlediska požadovaného dopravního výkonu, tedy minimální požadavek je hodnocena jako nejlepší.	A,C,B
	Byla vyhodnocena míra zásahu do jednotlivých mezotypů krajiny. Načtením výsledků za každý mezotyp bylo získáno pořadí modelů.	C, B, A

Při sestavování vyhodnocovací tabulky bylo nalezeno celkem 19 kritérií, kterými se jednotlivé modely rozvoje kraje liší.

Model A se při užití těchto kritérií umístil celkem 9 x jako nejlepší, 5 x druhý a 5 x třetí, model B se při užití těchto kritérií umístil celkem 0 x jako nejlepší, 9 x druhý a 10 x třetí, model C se při užití těchto kritérií umístil celkem 11 x jako nejlepší, 8 x druhý a 0 x třetí.

Z výsledku vyplývá, že rozvoj kraje dle modelu C je nejpříznivější, lze odhadnout, že poměrně blízko je následován rozvojem dle modelu A a model rozvoje B je nejméně příznivý. Jak bylo komentováno v předchozích kapitolách, u všech kritérií jsou rozdíly mezi modely jsou jen velmi malé, pro jednoduchost 10%.

K odhadu představy relativního rozdílu mezi modely, bylo přiřazen prvnímu místu 1 bod, druhému 1,05 bodu a třetímu místu 1,1 bodů. Načtením bodů pro každou variantu získáme následující výsledek - nejméně bodů získá, tedy nejpříznivější model rozvoje bude model C (19,4 b.), následuje A (19,75 b.) a s větším odstupem model B (20,45 b.)

Tabulku lze vyhodnotit i dalším způsobem. Vychází se z toho, že rozdílnost působení jednotlivých modelů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je způsobena zejména přímým či nepřímým vlivem dopravy, jejíž rozsah se v jednotlivých modelech liší, nebo vyplývá z dosahu a tím i působení suburbánní zóny, která je také pro každý model jiná. Rozdíly vlivů modelů způsobené jinými kritérii jsou nevýznamné.

Automobilová doprava se negativně projevuje emisemi, vznikem přízemního ozónu, vířením prachu (sekundární prašnost), hlukem, spotřebu primárních zdrojů atd. Rozsah suburbánní zóny generuje požadavek na nové zábory půdy, na rozdíl od koncentrického modelu, který bude upřednostňovat rozvoj na již dříve zastavěných či devastovaných plochách. Negativní dopady se projevují při výstavbě na nových plochách a možném kontaktu se složkami životního prostředí (vlivy na biotu, krajinný ráz, rekreační zázemí, půdu) a pomalejším odstraňování starých zátěží.

Vzhledem k významu dopravy a jejího vlivu byla přiřazena tomuto působení váha 0,6 a působení polohy suburbánní zóny pak váha 0,4. Z hlediska působení dopravy jsou si modely A a C obdobné, s tím, že model A je mírně lepší, model B má výraznější negativní dopad. Z hlediska působení suburbánní zóny je model C nejlepší, následuje B a A.

Za předpokladu přiřazení váhy modelu (0,4 a 0,6), jeho pořadí (1, 2, 3) z hlediska vlivů a po součtu výsledků vyplývá, že:

1. rozvoj kraje dle modelu C může mít nejnižší dopady na životní prostředí a veřejné zdraví,
2. rozvoj kraje dle modelu A může mít obdobné dopady jako model C na životní prostředí a veřejné zdraví, ale celkově bude působit hůře,
3. rozvoj kraje dle modelu B z hlediska dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví může být nejméně vhodný.

Závěr je tedy shodný s předchozím.

Nutno upozornit, že rozdíly působení mezi modely jsou nevelké a hodnocení bylo provedeno na základě stručného a obecného popisu jednotlivých modelů. Lze předpokládat, že optimalizací

jednotlivých modelů a dopravní náročnosti mohou být popisované negativní tendence sníženy a modely se vzájemně mohou ještě více svými dopady přiblížit.

Pro další modelování po výběru varianty rozvoje kraje upozorňujeme na skutečnost, že u všech modelů dochází k poklesu obyvatelstva v malých sídlech (nejhůře model C), což může ukazovat na vysídlování krajiny, které by mohlo být v některých oblastech již nevratné.

Pro další postup doporučujeme hierarchii sídel zahrnujících Brno, okresní města a města na urbanizačních osách doplnit o třetí stupeň sídel - centrum venkovských mikroregionů. Tato centra by tak měla vytvářet předpoklady stabilizace venkovského obyvatelstva a zajištění jeho potřeb co nejbližší bydlišti tak, aby nedocházelo k nežádoucím dopadům na životní prostředí. K jejich stabilizaci bude mj. potřebná podpora drobného a středního podnikání.

### ***B.6. Závěrečné rozhodnutí pro další vývoj Jihomoravského kraje***

Po dokončení prací (Územní prognóza JMK i SEA ÚPG JMK) v etapě posouzení modelů rozvoje byla dne 31.3.2004 provedena veřejná presentace jednotlivých modelů rozvoje kraje včetně modelů dopravy, posouzení a porovnání modelů z hlediska urbanistického a posouzení modelů z hlediska vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatelstva (SEA).

Následně s přihlédnutím k presentaci jednotlivých modelů rozvoje kraje a jejich posouzení a porovnání bylo zastupitelstvem JMK na jednání dne 15.4.2004 přijato usnesení, ve kterém byl k dopracování ÚPG JMK do úrovně konceptu ÚP VÚC vybrán Model A rozvoje sídelní struktury tj. model usměrněné suburbanizace.



## C. Návrhová část – posouzení vlivů rozvoje kraje dle modelu usměrněné suburbanizace na životní prostředí

Tato část dokumentu odpovídá částí CIII a CIV z přílohy č. 2 zákona č. 244/92 Sb.

Z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí a lidského zdraví při rozvoji kraje usměrněním suburbanizace předpokládáme plnění všech zákonných požadavků. Předpokládáme, že u předpokládaných záměrů bude očekávané negativní působení budoucích aktivit na území JMK a tedy i Břeclavska minimalizováno, či aktivity budou mít kladný efekt.

Navíc významnější konkrétní záměry budou procházet posuzováním vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví (nyní dle novelovaného zákona č. 100/01 Sb.), obdobně záměry, které by mohly působit na území chráněné soustavou NATURA 2000 budou muset být jednotlivě posuzovány. Výroby, které by mohly svou činností významněji ovlivňovat své okolí podléhají procesu integrovaného povolení dle zákona č. 76/02 Sb. o integrované prevenci (IPPC). Lze tedy očekávat, že u těchto záměrů bude jejich působení díky projednávání sníženo, než by odpovídalo plnění jednotlivých složkových předpisů.

Územní prognóza Jihomoravského kraje, jako územně plánovací podklad, byla zpracovávána z důvodu prověření možností dlouhodobého rozvoje celého správního území Jihomoravského kraje a definuje dlouhodobou strategii územního rozvoje jako výsledek modelování různých možností rozvoje.

Je zřejmé, že tento rozvoj musí být v souladu s různými požadavky, které vyplývají z širších vztahů, demografie, očekávaného rozvoje, schválených ÚPD, atd. Významné byly i požadavky na tvorbu a ochranu ŽP vč. ochrany krajiny a zdravé životní podmínky. Naplnění požadavků bylo mj. posuzováno v rámci procesu SEA ÚPG JMK. Bylo konstatováno, že ÚPG JMK tato zadání respektuje a lze tedy očekávat, že při převedení ÚPG JMK do praxe bude v JMK postupováno při rozvojových aktivitách s ohledem na ochranu ŽP a veřejného zdraví.

Jak vyplývá z postupu prací, územní prognóza Břeclavska vychází z ÚPG JMK, tedy základní požadavky na ochranu životního prostředí byly zahrnuty v ÚPG JMK a jsou tedy i součástí ÚPG Břeclavska. Nicméně v čase mezi vyhotovením ÚPG JMK a jejím SEA posouzením a současným stavem došlo k vývoji v oblasti legislativy, záměrů v území, vyskytly se nové informace týkající se popisu území atd. Na toto je reagováno v Zadání územní prognózy Břeclavska. Požadavky uvedené v Zadání zahrnují i požadavky týkající se ochrany ŽP a veřejného zdraví. Jsou zde formulovány požadavky obecnější i konkrétní, jak vyplynuly ze procesu projednávání. Následně uvádíme výběr těchto environmentálně laděných požadavků.

### *Environmentální požadavky uvedené v Zadání územní prognózy Břeclavska*

V souladu s perspektivami územního rozvoje v Evropě je cílem dosažení vyváženého a udržitelného rozvoje, především posilováním hospodářské a společenské soudržnosti. Při realizaci evropské integrace je významné zachování mnohotvárnosti územního rozvoje. Udržitelný rozvoj zahrnuje nejen zdravý ekologický rozvoj, který zachovává stávající zdroje pro využití příštím generacím, ale obsahuje i vyvážený územní rozvoj. To znamená uvést do souladu společenské a hospodářské nároky na územní rozvoj s ekologickou a kulturní funkcí území.

V souladu s Evropskými perspektivami územního plánování, hlavními cíli Jihomoravského kraje, tedy i území Břeclavska je mj. zachování přírodních zdrojů a kulturního dědictví. Vzhledem k omezení dopadů na ŽP (zejména omezení dopravy) je důležitý požadavek na zvýšení pozornosti malým a středním městům, které mají velký význam především pro venkovské regiony jako možná ohniska rozvoje průmyslu a tím i pracovních příležitostí. V zadání se požaduje vytvářet kompaktní formy měst s bráněním nekontrolovatelnému rozšiřování do okolní krajiny, zajistit smíšené funkční využití území a optimální hustoty využití území (tato opatření napomáhají snížit poptávku po individuální automobilové dopravě), pro rozvoj přednostně využívat již urbanizovaná území, která jsou opuštěná či nedostatečně využitá (toto opatření mj. snižuje požadavek na zábory nových

nedotčených pozemků). Významný je požadavek na ochranu a vytváření uceleného systému zeleně, včetně zelených pásů kolem měst, ochranu biodiverzity a ochranu příměstské krajiny.

Konkrétně pro vypracování územní prognózy Břeclavska jsou pak definovány požadavky na tvorbu a ochranu životního prostředí, zdravých životních podmínek, na využitelnost přírodních zdrojů a ochranu krajiny (včetně ochrany zemědělského půdního fondu, pozemků určených k plnění funkcí lesa) a na územní systémy ekologické stability.

#### *Požadavky MŽP v rámci procesu SEA ÚPG JMK*

V rámci procesu SEA ÚPG JMK dle zákona 244/92 Sb. byly Ministerstvem životního prostředí vzneseny dotazy a připomínky k ÚPG JMK i SEA hodnocení. Na tyto připomínky bylo reagováno jednak formou jednání a dále v rámci dokumentu "Vypořádání připomínek uvedených ve vyjádření MŽP ze dne 9.9.2004 k SEA ÚPG JMK".

Následující texty tedy nejsou pouze čistou podmnožinou textu SEA hodnocení ÚPG JMK pro Břeclavsko, ale jsou doplněny o podrobnější vyhodnocení vlivů na vybrané složky ŽP a veřejné zdraví, jak bylo MŽP požadováno a dále jsou doplněny nové skutečnosti, které byly zaznamenány v mezidobí mezi zpracováním a posouzením Územní prognózy JMK a současností.

## C.1. Vlivy na obyvatelstvo

V úvodní části kapitoly je provedeno obecnější hodnocení dopadů záměrů předpokládaných v ÚPG JMK na obyvatelstvo, v závěru jsou pak vlivy konkretizovány pro území Břeclavska.

V etapě A SEA dokumentace bylo pro celé území JMK graficky vyhodnoceno emisní působení zdrojů znečišťování ovzduší a byla provedena hluková studie ve vztahu ke stávající automobilové dopravě. Z těchto a dalších analytických prací se vycházelo při formulacích vlivů rozvoje JMK na obyvatelstvo dle jednotlivých modelových variant presentovaných zpracovateli ÚPG JMK. Variantní posouzení vlivů na obyvatelstvo bylo posouzeno v etapě B SEA ÚPG JMK (obecné vlivy variantních řešení rozvoje kraje). Z těchto prací vyplynulo, že nejvýznamnější negativní dopad na veřejné zdraví v širším území má automobilová doprava. Ostatní vlivy jsou lokální a nevelké a procesem územního plánování málo ovlivnitelné.

### C.1.1. Účinky hluku na člověka

Hluk patří k typickým a závažným škodlivým faktorům životního prostředí vyspělých zemí. Již hladiny hluku pohybující se v blízkosti základních limitů působí na celou exponovanou populaci. Dnes je tak dotčena značná část obyvatelstva našich měst. Mezi lidmi jsou však velké rozdíly citlivosti na hluk v závislosti na individuálních vlastnostech nervového systému, zdravotním stavu, věku aj. Výskyt osob vysloveně senzitivních na hluk se v naší populaci odhaduje na 5 až 8 %. Na druhé straně existuje obdobně velká skupina lidí ke hluku relativně odolných. U zbytku populace stoupá účinek s rostoucí intenzitou hluku (ovšem i v závislosti na řadě dalších faktorů). Rušivé působení hluku má poněkud odlišné účinky v době denní a v době noční.

Zvýšené úrovně denního hluku působí především na nervový systém a psychiku člověka. Touto cestou se při intenzivním působení mohou podílet i na psychosomatických poruchách. Vyvolávají:

- rušení, jestliže interferují s nějakou činností nebo odpočinkem (duševní prací, řečovou komunikací, spánkem aj.),
- rozmrzelost, tj. pocit nepohody, odpor a nelibost, vznikající při nuceném vnímání zvuků, k nimž má jedinec zamítavý postoj,
- pocit obtěžování nepřijatelným ovlivňováním životního prostředí a osobních a skupinových práv,
- změny sociálního chování (v hlučném prostředí klesá ohleduplnost, ochota poskytnout pomoc a schopnost spolupracovat, roste celková podrážděnost a agresivita).

Subjektivní pocit rozmrzelosti z hluku a obtěžování hlukem je dán emoční složkou vnímání. Podrážděnost, která v této souvislosti vzniká, vede k pocitu diskomfortu až odporu, důsledkem je zhoršení psychické pohody. Emocionální prožitek není principiálně vázán na intenzitu hlukového podnětu. Pocity obtěžování se však vyskytují častěji v prostředí s vyššími hladinami hluku.

Přímé zdravotní účinky nastupují až při vyšších intenzitách. Ekvivalentní hladina 65 dB v denní době představuje krajní mez pro obytné prostředí sídelního útvaru z hlediska zdravotních rizik. Příznivé akustické klima z hlediska akustické pohody pro regeneraci pracovní schopnosti je dáno ve venkovním prostoru pro pobyt lidí ekvivalentní hladinou nižší než 50 až 55 dB. Při vyšších hodnotách dochází k popsánímu postižení psychické pohody.

Ani při dodržení základního limitu 50 dB není však zajištěna plná ochrana citlivých lidí, asi 10 % osob i tak zažívá pocit rozmrzelosti z hluku.

Zvýšené hladiny nočního hluku se dotýkají exponovaného obyvatelstva tím, že narušují usínání a kvalitu i délku spánku. Účinek závisí na individuální citlivosti lidí, která je značně rozdílná, difference v ovlivnění zvukovými podněty činí až 25 i 30 dB. Vedle konstitučních zvláštností se zde uplatňuje též věk, směrem ke stáří se vnímavost k rušení spánku značně zvyšuje; určitou ochranou ve stáří je na druhé straně snižování sluchové ostrosti. Obzvláště zdravotně nepříznivé je narušování spánku dětí. Význam má i frekvenční šíře hluku, širokopásmový hluk působí intenzivněji. S

rostoucí intenzitou hluku procento postižených narůstá. Na druhé straně se u některých lidí citlivost může snížit postupným návykem.

Rušení spánku nastává již při poměrně nízkých hladinách hluku v ložnici a s rostoucí hlučností silně stoupá. Jednotlivé průjezdy vozidel mohou rušit kvalitu (hloubku) spánku už od  $L_{Amax}$  60 dB.

Klidný a nerušený spánek je právem považován za nezbytnou podmínku uchování zdraví a tělesné i duševní výkonnosti. Jeho kvalita je hlukem postihována, i když se dotčený člověk neprobudí (resp. si není krátkodobého probuzení vědom), spánek je méně hluboký a jsou omezeny spánkové fáze, které jsou nejvýznamnější pro regeneraci sil (SWS a REM). Pokud si člověk probuzení uvědomí, dostávají se mnohdy obtíže s opětovným usnutím a s tím spojená rozmrzelost a pocit zdravotní újmy. V experimentech byla po takové noci v následujícím dnu prokázána snížená pozornost, výkonnost a schopnost soustředění, zhoršená přesnost ve vykonávaných činnostech a růst nervozity a dráždivosti.

### **C.1.2. Znečišťování ovzduší z automobilové dopravy - účinky oxidu dusičitého na člověka**

Oxid dusičitý ( $NO_2$ ) patří k nejvýznamnějším a nejvíce sledovaným škodlivinám výfukových plynů. Je ve znečištěném ovzduší součástí směsi s oxidem dusnatým (NO), označovanou jako „oxidy dusíku“ ( $NO_x$ ). Oxidy dusíku jsou obsaženy nejen ve výfukových plynech, ale v emisích z každého spalování, tedy na většině území kraje je určitá koncentrace "požadová" vyvolaná působením bodových zdrojů (zejm. tepelné zdroje) ke které se přičítá imisní působení automobilizmu. Ve spalovacích motorech je uvolňován NO, který se vzdušným kyslíkem postupně oxiduje na  $NO_2$ , plyn palčivého, dusivého zápachu. Čichově začíná být patrný od koncentrací 200 - 400  $\mu g.m^{-3}$ . Při koncentracích 3000 - 9000  $\mu g.m^{-3}$  vyvolává změny plicních funkcí (vzestup dýchacího odporu) u zdravých osob po 10 - 15 minutách. U lidí trpících zánětem průdušek se dýchací funkce zhoršují při 3000  $\mu g.m^{-3}$  již po 5 minutách. Nejcitlivější jsou astmatici, jejichž stav se začíná zhoršovat (při 30 minutové expozici) již od koncentrací kolem 500 - 600  $\mu g.m^{-3}$ . U zdravých osob byly při delší expozici některé reakce dýchacích funkcí zjištěny při koncentracích nad 2000  $\mu g.m^{-3}$ .

Oxidy dusíku patří do skupiny fotochemických oxidantů spolu s ozonem ( $O_3$ ), peroxyacetylitráty (PAN) a četnými dalšími sloučeninami, syntetizovanými ve znečištěném ovzduší za účasti slunečního záření ("letní smog"). Již při koncentracích fotochemického smogu kolem 200  $\mu g.m^{-3}$  dochází u lidí ke dráždění očí. Zvláště vnímavé k dráždivým účinkům fotochemických oxidantů jsou děti; u nich bylo prokázáno dráždění horních cest dýchacích a spojivek již při překročení úrovně 100  $\mu g.m^{-3}$   $O_3$ .

Oxidy dusíku nejsou ovšem zdaleka jedinými škodlivinami výfukových plynů. Zhruba souběžně s imisemi  $NO_2$  rostou vlivem automobilové dopravy v ovzduší i další noxy (benzen, prach aj.).

Zde nutno poznamenat, že lze jen obtížně odhadovat vývoj k cílovému roku 2030. Již nyní existují v automobilech komerčně užívané pohonné jednotky, které nevyužívají jako zdroj energie spalování ropných produktů. Vzhledem k očekávanému zvyšování cen ropy a tím i výrobků z ní, lze předpokládat, že koncem prognózovaného období budou již ekonomicky konkurenční i jiné zdroje energie pro pohon automobilů. Emise škodlivin z nich může být proti stávajícím motorům výrazně nižší (např. hybridní motory), či nulová (elektrovozidla, vodíko - kyslíkové články).

### **C.1.3. Úrazovost**

Automobilový provoz zvyšuje s rostoucí hustotou i nebezpečí dopravních úrazů, zejména v sídlech v místech častého přechodu chodců, pohybu cyklistů apod. Převedením automobilové dopravy ze sídel mimo ně (obchvaty, nové komunikace) se tato rizika snižují.

### **C.1.4. Psychologické vlivy dopravy**

Hustý automobilový provoz má nepříznivé dopady na psychiku lidí. Příčinou je nejen intenzivní, nepravidelný a nárazový hluk a jím vyvolané rušení soustředěných činností, ale i další reakce na hustou pozemní dopravu, na zápach výfukových plynů, dále stresy při přecházení ulice na nedostatečně zabezpečených místech, a to zejména u starých osob, invalidů, matek s kočárky a

malými dětmi apod. K tomu přistupují i některé trvale znepokojující obavy, např. o bezpečnost samostatně se pohybujících dětí.

Duševní napětí a stresy ovlivňují u člověka výrazně emocionální stránku jeho psychiky a jejím prostřednictvím rozkolísávají hormonální hladinu; mění tak funkční a metabolické poměry v organismu. Tím je otevřena cesta i k zásahům psychických stavů do oblasti tělesného zdraví.

### **C.1.5. Obecné posouzení vlivů na území JMK**

Do roku 2030 se předpokládá několikanásobný nárůst ujetých vozokilometrů na území JMK proti stávajícímu stavu. Tedy předpokládáme alespoň pro výhledově bližší období i obdobně vyšší emise škodlivin. Výkony ve vozokilometrech jsou veličinou, která charakterizuje celkové zatížení silniční sítě, resp. efektivitu jejího uspořádání vůči rozložení zdrojů a cílů dopravy, v daném případě též efektivitu rozložení zdrojů a cílů dopravy vůči zadané síti. Čím je realizovaný dopravní výkon nižší, tím je systém z absolutního hlediska efektivnější. Z tohoto hlediska je jako relativně nejvýhodnější rozvoj kraje dle scénáře řízené suburbanizace - model A. Pokud se bude kraj dále rozvíjet dle tohoto modelu, tedy bude urychleně dobudována navrhovaná komunikační síť, lze očekávat i relativně nižší emise hluku a spalin z provozu motorových vozidel na celém území kraje, což se kladně projeví relativně nižším "pozadím" škodlivin v ovzduší a hlukové zátěži území. Celkově se bude zátěž dále zvyšovat, protože je očekáván nárůst automobilové dopravy, v případě modelu usměrněné urbanizace relativně nejvyšší.

Dopravní koncepce uvedená v ÚPG JMK předpokládá dobudování kvalitních komunikací k zabezpečení potřeb JMK a vybudování obchvatů vybraných obcí. Dojde tedy celkově k převedení dopravy z intravilánu sídel mimo ně, tedy k snížení počtu obyvatel, kteří jsou v současné době narůstající dopravou ovlivňováni.

Z údajů zde uvedených je zřejmé, že dopady dopravy, pokud nebudou přijata odpovídající řešení, se budou v blízké budoucnosti dotýkat již téměř veškerého obyvatelstva kraje. Již dnes je značná část budov v blízkosti významnějších komunikací zatížena dopravním hlukem, již dnes jsou v blízkosti významných dopravních tahů a v centrech měst dosahovány limitní koncentrace škodlivin, uvolňovaných z automobilového provozu.

Proto lze bez posuzování konkrétních záměrů výstavby komunikací konstatovat, že každá přeložka komunikace, která odvádí dopravu mimo souvisle zastavěné území je vždy přínosem, vždy dojde ke snížení negativních dopadů na obyvatelstvo. Toto platí i v případě, že se nové trasování komunikace může přiblížit k zastavěným územím a mohou se zde projevit negativní účinky na okrajové polohy sídel. Při podrobnějším srovnání by vždy vyplynulo, že v porovnání se současným stavem jsou tyto dopady menšího rozsahu a celkově dochází ke zlepšení.

Obdobně lze konstatovat, že každá nová trasa komunikace vyšší třídy, tak jak je po optimalizaci navržena v ÚPG JMK, na sebe "natáhne" dopravní zátěž z komunikací nižších tříd, které obvykle prochází centry obcí a bude tedy pro celkové veřejné zdraví přínosem.

Předpokládaným rozředěním obyvatelstva měst do kvalitnějších podmínek v suburbánní zóně, dojde i k snížení celkového počtu obyvatel celodenně zatížených špatným životním prostředím, které je právě na větší města vázáno (hluk, prach, emise ze spalovacích motorů). Tento trend ale není pro Břeclavsko významný.

Lze konstatovat, že rozvoj kraje dle usměrněné suburbanizace nebude generovat zásadní negativní vlivy na zdraví obyvatelstva. Z hlediska ovlivnění zdraví obyvatelstva je zásadním požadavkem podpora hromadné dopravy a podpora aktivit omezujících množství jízd motorových vozidel přes obydlená sídla (např. odvedení tranzitní dopravy mimo sídla, vymístění institucí z center měst).

Jako určitě řešení tohoto požadavku jsou nově v ÚPG Břeclavska navrženy mezi veřejně prospěšné stavby rozšíření terminálů IDS v obcích Šakvice, Podivín, Břeclav a Mikulov.

### C.1.6. Území Břeclavska - konkrétní záměry

Na území Břeclavska jsou v rámci územní prognózy prověřovány následující záměry, jejichž realizace by mohla mít významnější přímý vliv na veřejné zdraví. Jedná se o záměry rozvoje železniční dopravy ve formě vysokorychlostních tratí (VRT) a záměry rozvoje silnic.

Na území Břeclavska se jedná o 3 úseky VRT:

- směr od Bratislavy (hranice ČR/SR - Břeclav)
- směr od Vídně (hranice ČR/Rakousko - Břeclav)
- směr od Brna (Přibice - Břeclav)

Na území Břeclavska se jedná o následující stavby silnic a dálnic (viz ÚPG Břeclavska):

**Tab: záměry rozvoje silnic a dálnic na území Břeclavska**

Silnice	Typ	Název stavby	Charakteristika	Území obcí dotčených stavbou
D 2	D	MÚK Velké Němčice (II/381)	MUK	Velké Němčice
D 2	D	MÚK Velké Pavlovice (II/421)	MUK	Velké Pavlovice
R 55	R	MÚK Hrušky	MUK	Hrušky
R 55	R	MÚK Nová Ves	MUK	Moravská Nová Ves
R 55	R	Břeclav - Hodonín, rekonstrukce a rozšíření trasy	rekonstrukce a rozšíření	Břeclav, Hrušky, Moravská Nová Ves
R 52	R	Pohořelice - Nová Ves	nová stopa	Pohořelice
R 52	R	Nová Ves - st. hranice, varianta základní „Nové Mlýny“ včetně doprovodných komunikací pro přímou obsluhu území	nová stopa	Pohořelice, Pasohlávky, Horní Věstonice, Perná, Bavyry, Mikulov
R 52	R	MÚK Perná	MUK	Perná
I/40	I	Mikulov - Sedlec	přeložka	Mikulov, Sedlec
I/40	I	Sedlec - Valtice	přeložka	Sedlec, Valtice
I/40	I	Valtice - Břeclav	přeložka	Valtice, Břeclav
I/55	I	Břeclav, obchvat	obchvat	Břeclav, Kostice
II/422	II	Podivín - obchvat	obchvat	Podivín
II/422	II	Lednice - průtah	průtah	Lednice
R 52	R	Nová Ves - st. hranice, varianta „Brod nad Dyjí“ (alternativa k A 7)	nová stopa	Pohořelice, Vlasatice, Pasohlávky, Drnholec, Brod nad Dyjí, Novosedly, Dobré Pole, Břeží, Mikulov
II/420	II	Doprovodná komunikace k R 52 (varianta)	nová stopa s využitím stávající III/42122 a III/42121	Perná, Bavyry
II/414	II	Mikulov - Drnholec obchvaty obcí - záměr	nová stopa	Drnholec, Novosedly, Dobré Pole, Břeží,

Komunikace I/40 byla v úseku Valtice - Břeclav v ÚPG JMK řešena variantně. Původní závazná varianta (podél železniční trati) byla v souladu s závěry SEA hodnocení z dalšího sledování vyloučena.

Komunikace R52 byla v rámci zpracování ÚPG JMK řešena a posuzována ve 3 variantách. Úsek závazné varianty 1 byl severně od nádrží Nové Mlýny z důvodů snížení dopadů na složky ŽP vyloučen a nahrazen ohleduplnější variantou 1x. Varianta 2 zůstává jako alternativní.

Navíc (nad rámec ÚPG JMK) jsou v ÚPG Břeclavska zahrnuty záměry II/424 Lednice průtah a II/422 Podivín obchvat.

Počty dotčených obyvatel těmito záměry byly vyhodnoceny na základě následujících úvah. Vzhledem k demografickému vývoji se očekává celkový pokles obyvatelstva, tedy reálně ovlivněných obyvatel bude méně. Pro odhad počtu obyvatel v dotčených sídlech v roce 2030 bylo využito dat z analytické části ÚPG JMK. Dále byl hledán princip k odhadu procenta zasažení zástavby obce komunikací a tedy i procenta dotčených obyvatel. K tomuto odhadu bylo využito

vymezení koridoru komunikace s ohledem na předpokládané dopravní zatížení. Dopravní zatížení pak bylo vyčteno z pentlogramů uvedených jako jeden z výstupů dopravního modelování v rámci Generelu dopravy Jihomoravského kraje (Rozborová a prognostická část, iKP consulting engineers, Praha, září 2004). Byly provedeny modelové výpočty působení velikosti dopravního proudu z hlediska emisí hluku a škodlivých plynů (viz níže).

Pro kvantifikaci dosahu potenciálních přeslomitních hlukových vlivů komunikací byla zpracována orientační hluková studie. Předmětem této studie byl výpočet hlukového profilu různě zatížených komunikací a stanovení vzdálenosti, ve které lze očekávat dosažení hygienických limitů hluku.

Pro výpočet byly použity následující předpoklady:

Komunikace:	dvoupruhové, čtyřpruhové
Zatížení komunikací:	dvoupruhové: 1000, 2000, 5000, 10000, 20000 vozidel/24 hod. čtyřpruhové: 10000, 20000, 30000, 40000, 50000 vozidel/24 hod.
Podíl těžkých vozidel:	20 %
Výpočtová rychlost:	dvoupruhové: 75 km/h (max. povolená rychlost 90 km/h) čtyřpruhové: 85 km/h (max. povolená rychlost 110 - 130 km/h)
Podélný sklon komunikací:	1 %, 5 %
Terén v okolí komunikací:	pohltivý
Hygienické limity:	dvoupruhové: $L_{Aeq,T} = 55/45$ dB (den/noc) čtyřpruhové: $L_{Aeq,T} = 60/50$ dB (den/noc)

Výsledky celkem čtyřiceti výpočtů jsou shrnuty v následující tabulce:

**Tab.: Výsledky výpočtu hlukového profilu různě zatížených komunikací**

zatížení (vozidlo/den)	Vzdálenost od okraje komunikace, ve kterých lze očekávat splnění hygienických limitů (m)				max.	celková šířka součet koridoru včetně šíře komunikace (m)
	den		noc			
	sklon 1%	sklon 5%	sklon 1%	sklon 5%		
<b>dvoupruh, hygienický limit <math>L_{Aeq,T} = 55/45</math> dB (den/noc)</b>						
<b>1000</b>	10	20	10	20	20	<b>60</b>
<b>2000</b>	20	20	20	20	30	<b>80</b>
<b>5000</b>	30	30	30	40	40	<b>100</b>
<b>10000</b>	40	50	50	50	60	<b>140</b>
<b>20000</b>	60	70	70	80	90	<b>200</b>
<b>čtyřpruh, hygienický limit <math>L_{Aeq,T} = 60/50</math> dB (den/noc)</b>						
<b>10000</b>	30	30	30	30	40	<b>110</b>
<b>20000</b>	40	40	40	50	60	<b>150</b>
<b>30000</b>	50	50	50	60	80	<b>190</b>
<b>40000</b>	50	60	60	70	90	<b>210</b>
<b>50000</b>	60	70	60	70	100	<b>230</b>

Dle modelových výpočtů uváděných v generelu dopravy JMK (Ing. P. Hofhansl, Cityplan s.r.o. 06.2004, Praha) lze na komunikacích Břeclavska v roce 2030 očekávat maximální dopravní zátěž kolem 20000 vozidel denně (D2, R55). Obdobná zátěž se dle dokumentace EIA očekává i na R52, která v rámci modelování v GD vyšla značně nižší (cca poloviční) zřejmě z důvodu jiných vstupních dat na přechodu Mikulov. Pro další posouzení uvažujeme konzervativně s hodnotou z EIA dokumentace, pro vzájemné porovnávání variant je užít model uvedený v GD.

Tato na Břeclavsku očekávaná maximální dopravní zátěž se nadlimitně projevuje v koridoru širokém maximálně 200 m, tedy dosahuje konzervativně na hranici 100 m ochranného pásma komunikace.

Pro další vyhodnocení je podstatné, že obdobný rozsah nadlimitního působení (do 100 m od komunikace při 20000 vozidlech denně) je způsoben i emisemi z dopravy (viz následující kapitola C.2. vlivy na ovzduší a klima).

Z těchto modelových studií vyplývá obecně pro území Břeclavska závěr, že maximální provoz na komunikacích bude nadlimitně působit maximálně do vzdálenosti cca 100 m, což i odpovídá ochrannému pásmu komunikací. V případě realizace nových komunikací ve vzdálenosti ochranného pásma od sídel zřejmě nebude docházet k jejich nadlimitnímu působení. To ovšem neznamená, že by obyvatelstvo nemohlo být ovlivňováno (viz např. působení hluku výše).

Jedná se o zjednodušené závěry, které v případě dosahování okrajových podmínek (např. dotek ochranného pásma komunikace s obytným územím, zátěž vozidel kolem cca 20000/denně, hlukově nepohltivý terén v okolí komunikace) bude nutno prověřit podrobnějším výpočtem.

Pro vyhodnocení vlivu dopravy na nových komunikacích na obyvatelstvo v okolních obcích byly sestaveny na základě údajů z mapových výstupů GD JMK níže uvedené tabulky. Upozorňujeme na výrazně nižší dopravní zátěže na komunikaci R52, než je uvedeno jako podklad v procesu EIA. Zde, pro porovnatelnost hodnot, uvádíme údaje z výše uvedeného GD JMK. V tabulce je uveden počet obyvatel dotčené obce v současné době a ve výhledu, vzdálenost obce od posuzované nové komunikace a zátěž na této komunikaci, dopravní zátěž při průjezdu obcí.

**Tab.: Komunikace R52 ve variantách**

Silnice	Dotčená obec - důvod	Počet obyvatel obce		Nejbližší vzdálenost ke komunikaci (m)	Dopravní zatížení (počet vozidel)	
		rok 2001	rok 2030		rok 2001	rok 2030
R52-varianta axl t e r n a t i v a 2	Nová Ves - R 52	706	699	cca 300	3140	8230
	Ivaň - průjezd obcí	692	685	0	530	860
	Ivaň - R 52			cca 1500	3650	7500
	Pasohlávky - průjezd obcí	735	728	0	1150	1590
	Pasohlávky - R 52			cca 1300	5410	7180
	Horní Věstonice - průjezd obcí	447	443	0	1480	2930
	Horní Věstonice - R 52			cca 1300	5410	7180
	Dolní Dunajovice - průjezd obcí	1705	1688	0	500	1200
	Dolní Dunajovice - R 52			cca 800	7130	9610
	Perná - průjezd obcí	756	748	0	150	630
	Perná - R 52			cca 700	7130	9610
	Bavory - průjezd obcí	396	392	0	550	680
	Bavory - R 52			cca 100	7250	9610
	Brod nad Dyjí - průjezd obcí	486	481	0	400	680
	Dobré Pole - průjezd obcí	409	405	0	2400	3050
	Březí - průjezd obcí	1539	1524	0	3120	3890
	Mikulov - R 52	7683	7337	cca 300	4850	5310
	R	Nová Ves - R 52	706	699	cca 300	3140
Ivaň - průjezd obcí		692	685	0	530	650
Ivaň - I/52				cca 1500	3650	600
Pasohlávky - průjezd obcí		735	728	0	1150	500
Pasohlávky - R 52 (alt. trasa)				cca 1300	0	8230
Pasohlávky - I/52				cca 1000	5410	420
Horní Věstonice - průjezd obcí		447	443	0	1480	2290
Horní Věstonice - I/52				cca 1300	5410	420
Dolní Dunajovice - průjezd obcí		1705	1688	0	500	880
Dolní Dunajovice - I/52				cca 800	7130	1650
Perná - průjezd obcí	756	748	0	150	460	



Silnice	Dotčená obec - důvod	Počet obyvatel obce		Nejbližší vzdálenost ke komunikaci (m)	Dopravní zatížení (počet vozidel)	
	Perná - I/52			cca 700	7130	1650
	Bavory - průjezd obcí	396	392	0	550	400
	Bavory - I/52			cca 100	7250	2060
	Brod nad Dyjí - průjezd obcí	486	481	0	400	880
	Brod nad Dyjí - R 52			cca 300	0	7690
	Dobré Pole - průjezd obcí	409	405	0	2400	1560
	Dobré Pole - R 52			cca	0	7710
	Březí - průjezd obcí	1539	1524	0	3120	1560
	Březí - R 52			cca	0	6410
	Mikulov - R 52	7683	7337	cca 300	4850	6410
	Mikulov - I/52					690

Obě varianty jsou z hlediska dopravní zátěže obdobné (var. 1x max 9610 automobilů /den poblíž Dolních Dunajovic a alternativa 2 max. 8230 v úseku poblíž Pasohlávek. Je zřejmé, že dopravně jsou obě varianty srovnatelné a díky relativně dostatečné vzdálenosti od obcí (nad 100 m) lze předpokládat jen nevelký přímý vliv komunikace na obyvatelstvo. Obě varianty společně budou ovlivňovat obyvatele Nové Vsi a Mikulova (vzdálenost cca 300 m od okraje obce). U V1x se pak navíc jedná o případný dopad na rekreanty v rekreační oblasti Pasohlávky a obyvatelstvo Bavor (vzdálenost okraje obce cca 100 m, 392 obyvatel, cca 10% ovlivněných). Trasa alternativy 2 se přibližuje relativně velké obci Březí (300 m, 1524 obyvatel, cca 3 % ovlivněných). Lze usoudit že počet přímo dotčených obyvatel bude obdobný.

Pokud porovnáme vyvolané průjezdy obcí v dotčeném území, je zřejmé, že při variantě 1x dochází k nárůstu průjezdů ve všech obcích v zájmovém prostoru. U alternativy 2 dochází k obdobnému ale ne tak výraznému projevu u obcí v okolí stávající trasy, ale u obcí Pasohlávky, Dobré Pole a Březí dochází k značnému úbytku průjezdů a to zřejmě díky využívání nové komunikace pro tranzitní dopravu. Obdobnou tendenci je možné vysledovat i ve výsledcích modelového výpočtu dopravní zátěže provedeného firmou Adias jako podklad pro posuzování R52 procesem EIA.

Rozdíly mezi variantami jsou relativně velké. Např. obcí Březí dnes projíždí dle GD JMK cca 3120 vozidel, by při variantě 1x projíždělo cca 3900 vozidel denně (tj nárůst proti stávajícímu stavu), při alternativě 2 lze očekávat pokles na cca 1600 vozidel denně, v Pasohlávkách je tento poměr 1150 dnes, nárůst na 1590 při variantě 1x a pokles na cca 500 při alternativě 2, pro Dobré Pole je tento poměr 2400 dnes, 3050 při variantě 1x a 1560 při alternativě 2.

Vzhledem k relativně vysokým počtům projíždějících automobilů obcemi a díky minimální vzdálenosti komunikací od obytných budov v obcích je zřejmé, že v obcích bude v každém případě docházet k překračování limitních hodnot a dopady těchto navýšených průjezdů budou vyšší, než vlivy samotné R52 v obou variantách.

Odhadem budou při realizaci alternativy 2 kladně ovlivněny řádově vyšší stovky obyvatel (nižší průjezdy obcí proti variantě 1x a dokonce i nižší průjezdy v porovnání se stávajícím stavem), záporně může trasa R52 ve alternativním trasování ovlivňovat nižší stovky obyvatel.

Při realizaci varianty 1x budou odhadem negativně ovlivněny nižší stovky obyvatel.

Z tohoto úhlu pohledu se jeví R52 v trase alternativy 2 z hlediska dopadů na veřejné zdraví jako vhodnější.

Při hodnocení vlivu na rekreaci obyvatelstva lze usoudit, že provoz rekreačních záměrů a lázeňství v k.ú. Pasohlávky může být provozem přilehlé R52 ve variantě 1x negativně ovlivňováno. Při realizaci alternativy 2 by došlo ke zklidnění rekreačně významného území jak u Pasohlávek, tak při úpatí Pálavy.

Z výsledků též vyplývá, že by při realizaci alternativní trasy 2 zřejmě nebylo nutné realizovat novou komunikaci II/414 (viz níže).

**Tab.: Komunikace II/414**

Silnice	Dotčená obec	Počet obyvatel obce		Nejbližší vzdálenost ke komunikaci (m)	Dopravní zatížení (počet vozidel)	
		rok 2001	rok 2030		rok 2001	rok 2030
II/414	Drnholec - průjezd obcí	1739	1722	0	2490	nedoloženo
	Novosedly - nejsou ovlivněny	1145	1134	0	-	nedoloženo
	Dobré Pole - průjezd obcí	409	405	0	2400	nedoloženo
	Břeží - průjezd obcí	1539	1524	0	3120	nedoloženo

Komunikace je záměrem, jehož smyslem je odvést relativně významnou průjezdní dopravu z území obcí do jejich obchvatů. Jak bylo uvedeno u vyhodnocení R52, je zřejmé, že význam tohoto nového trasování by nastal v případě realizace R52 ve variantě 1x, kdy by např. obcí Břeží mohlo projíždět až cca 3900 vozidel denně. Pokud na základě vyhodnocení R52 při alternativě 2 odhadneme tranzitní dopravu cca 2/3 dopravní zátěže, bude po obchvatu projíždět cca 2600 vozidel denně a obcí 1300 vozidel, což odpovídá hodnotě při realizaci R52 varianta 2 bez realizace II/414.

V každém případě, pokud bude nutné tuto komunikaci budovat, dojde ke snížení zátěže obyvatelstva obcí Břeží, Dobré Pole a zejména obce Drnholec, která je průjezdná v poměrně dlouhém úseku. Obec Novosedly není průjezdní obcí a tedy záměrem nebude významně kladně ani záporně ovlivněna.

Odhadem budou kladně ovlivněny řádově stovky obyvatel.

**Tab.: Komunikace I/40**

Silnice	Dotčená obec	Počet obyvatel obce		Nejbližší vzdálenost ke komunikaci (m)	Dopravní zatížení (počet vozidel)	
		rok 2001	rok 2030		rok 2001	rok 2030
I/40	Mikulov - není ovlivněn	7683	7337	0	6350	6670
	Sedlec - průjezd obcí	806	798	0	4460	410
	Sedlec - I/40 nová trasa			cca 100	0	5290
	Valtice - průjezd obcí na Břeclav	3630	3666	0	5920	3010
	Valtice - I/40 nová trasa			cca 300	0	4120
	Poštorná - průjezd obcí	26713	25644	0	5920	2580
	Poštorná - I/40 nová trasa podél ČD			cca 100	0	4550
I/40 ALT	Poštorná - průjezd obcí	5256	cca 5300	0	5920	?
	Poštorná - I/40 záp. obchvat			cca 100	0	cca 7000

Komunikace I/40 byla v úseku Valtice - Břeclav v ÚPG JMK řešena variantně. Původní závazná varianta (podél železniční trati) byla v souladu s závěry SEA hodnocení z hlediska vyšších negativních dopadů do ŽP z dalšího sledování vyloučena.

Obě varianty řeší v obdobné míře odvedení tranzitní dopravy (cca 4-5000 vozidel denně) mimo městskou část Poštorná s navedením na obchvat Břeclavi (I/55), či do centra města. Odhadem bude takto kladně dotčených cca 25 % tj. 1250 obyvatel)

Celá komunikace pak výrazně sníží dopravní zátěž obcí Sedlec, Valtice a městské části Břeclavi - Poštorné. Odhadem bude kladně ovlivněno řádově tisíc obyvatel. K novému negativnímu působení nebude docházet, protože trasování komunikace je řešeno v dostatečné vzdálenosti od sídel, u Poštorné pak podél průmyslových ploch.

**Tab.: Komunikace I/55**

Silnice	Dotčená obec	Počet obyvatel obce		Nejbližší vzdálenost ke komunikaci (m)	Dopravní zatížení (počet vozidel)	
		rok 2001	rok 2030		rok 2001	rok 2030
I/55	Břeclav - průjezd	26713	25644	0	12570	nad 10000
	Břeclav - obchvat			cca 200	0	4290

Záměr řeší odvedení tranzitní dopravy (cca 4300 vozidel denně) jihovýchodním obchvatem mimo centrum města Břeclav. Centrum města ale zůstane i nadále nadlimitně zatíženo automobilovou dopravou (nad 10000 vozidel denně). Dojde tak k zmírnění očekávaných dopadů automobilové dopravy a v podstatě k zachování stávajícího stavu. Počet ovlivněných obyvatel bude přibližně odpovídat dnešnímu stavu.

**Tab.: Komunikace R55**

Silnice	Dotčená obec	Počet obyvatel obce		Nejbližší vzdálenost ke komunikaci (m)	Dopravní zatížení (počet vozidel)	
		rok 2001	rok 2030		rok 2001	rok 2030
R 55	Hrušky - průjezd	1414	1400	0	510	1440
	Hrušky - R55			cca 100	10220	18090
	Moravská Nová Ves - průjezd	2528	2553	0	840	2250
	Moravská Nová Ves - R55			cca 200	10220	18090

Záměr reaguje na očekávaný výrazný rozvoj automobilové dopravy na ose Břeclav - Hodonín. V území dojde i k rozvoji dopravy na místních komunikacích a tím i vyšší zátěži dotčených obcí. Očekávané dopravní zatížení může v okrajových obcích vyvolávat překračování limitních hodnot z hlediska ochrany zdraví obyvatelstva. U obce Hrušky bude zřejmě nutné budovat na R55 protihluková opatření. Tuto potřebu bude nutné ověřit hlukovou studií.

**Podivín obchvat - II/422**

Jedná se o nový záměr, který nebyl uveden a ani dopravně modelován v ÚPG JMK. Realizaci obchvatu bude vyvedena tranzitní doprava z centrální části obce (celkem 2916 obyvatel v roce 2030). Z dopravního modelu vyplývá že v roce 2030 budou příjezdové komunikace obce zatíženy cca 3000 - 4000 vozidly denně, což je nárůst o cca 1/3 proti stávajícímu stavu. Obchvat by toto navýšení mohl odvést, tedy počet ovlivněných obyvatel bude přibližně odpovídat dnešnímu stavu.

**Vysokorychlostní trať (VRT)**

Vysokorychlostní trať (VRT)	Obec	Počet obyvatel obce		Vzdálenost od okraje koridoru trasy VRT (m)
		v roce 2001	v roce 2030	
směr od Brna (Přibice - Břeclav)	Vranovice	1925	1906	0
	Přibice	999	989	700
	Pouzdrány	786	778	0
	Popice	962	952	0
	Šakvice	1391	1377	cca 500
	Starovičky	741	734	cca 1000
	Zaječí	1422	1408	cca 1500
	Velké Pavlovice	3101	3132	cca 1000
	Rakvice	2074	2095	cca 200
	Podivín	2887	2916	0
	Ladná	k 1.1.03 měla Ladná 1231 obyvatel		cca 1000
směr od Vídně	Břeclav	26713	25644	0

Vysokorychlostní trať (VRT)	Obec	Počet obyvatel obce		Vzdálenost od okraje koridoru trasy VRT (m)
		v roce 2001	v roce 2030	
(hranice ČR/Rakousko - Břeclav)				
směr od Bratislavy (hranice ČR/SR - Břeclav)	Kostice	1838	1820	cca 300
	Lanžhot	3771	3809	0

Morfologie Břeclavska a hustá síť sídel v podstatě neumožňuje bezkonfliktní trasování tratí vysokých rychlostí (VRT). VRT může působit na veřejné zdraví zejména impulzivním hlukem při průjezdu vlaku. Konfliktní bude průjezd Břeclaví (zastávka a tedy snižování rychlosti na nulu se nepředpokládá). Zvýšená pozornost z hlediska realizace protihlukových ochranných opatření bude nutná zejména v Břeclavi, Lanžhotě, Šakvicích, Popicích, Pouzdřanech a Vranovicích. Počet negativně ovlivněných obyvatel mohou být vyšší stovky až nižší tisíce. Nutno upozornit, že protihluková opatření budou technicky relativně snadno realizovatelná a počet teoreticky ovlivněných obyvatel může být účinně snížen.

## C.2. Vlivy na ovzduší a klima

### C.2.1. Ovlivnění klimatu

Mezoklimatické vlivy jednotlivých záměrů v území budou závislé především na místních podmínkách a především na konkrétním řešení použitém v té či oné lokalitě.

U žádné z variant nepředpokládáme změny velkého rozsahu, místní změny menšího rozsahu však pravděpodobně nastanou. Bude se jednat například o místní ovlivnění směru a rychlosti větru (např. velké stavby tvořící překážku jako protihlukové stěny v rovinatých územích), můžeme také očekávat změnu absorpce slunečního záření v důsledku změny povrchu terénu a její následné dopady na mikroklima. Obdobně lze očekávat v důsledku zástavby nebo jiné změny pokryvu povrchu země ovlivnění odparu, vsaku a dalších klimatických a hydrologických charakteristik, jejichž kvantifikace je na této obecné úrovni obtížná.

Dopad rozvoje kraje řízenou suburbanizací na klima není významný, zcela převažujícím vlivem zastírajícím možné působení budou předpokládané dopady postupně nastupujících klimatických změn. Lze očekávat různé dopady, např. oteplování atmosféry, snížení průtoků vodních toků, častější výskyt přívalových dešťů, ap.

Upozorňujeme, že předpokládané projevy těchto změn mohou mít značný dopad na území, která nebudou na tyto projevy připravena. Přípravu území JMK na klimatické změny považujeme za prioritní.

### C.2.2. Vlivy na emisní bilanci

#### Stacionární zdroje znečišťování a jejich vliv

Na základě předpokladů demografie a rozvoje sídelní struktury můžeme usoudit, že nedojde k výraznému nárůstu potřeby nových tepelných zdrojů. Ale určitým rozředěním hustoty obyvatelstva pravděpodobně dojde k rozředění především středních a malých zdrojů znečišťování ovzduší. Celkově tedy předpokládáme rozmístění více zdrojů o menší emisní vydatnosti na větší plochu území. Nízké komíny těchto zdrojů na rozdíl od vyšších centralizovaných budou způsobovat horší rozptyl škodlivin.

Výstavba nových velkých zdrojů bude zřejmě omezena pouze na případné nové podnikatelské aktivity (výrobní, montážní závody, zábavní a prodejní centra apod.) sdružované do zón. Očekáváme, že bude více méně docházet k náhradě stávajících dosluhujících zdrojů, zdroji novými, technicky dokonalejšími.

Vzhledem k zpřísnující se legislativě ohledně emise zdrojů lze předpokládat, že celková emise škodlivin ze stacionárních zdrojů se nebude výrazněji zvětšovat.

Novými zdroji by mohli být nové ČOV a jejich provoz, včetně nových napojení kanalizací na stávající ČOV. U těchto zdrojů dojde ke koncentraci emise z čištění (rozkladu) splaškových vod do bodu v místě ČOV. Ve stávajícím stavu dochází při nečištění splaškových vod k neřízenému rozkladu znečištění ve vodotečích a tedy i rozptýlení plyných produktů v širším území. Budoucí stav nabízí možnost relativního snížení emisí metanu díky možnému energetickému využití rozkladných plynů z čištění odpadních vod.

Jedná se o obecné trendy, které ÚPG JMK a ÚPG Břeclavska neovlivňuje, v případě ČOV pak pouze popisuje.

#### C.2.2.2 Liniové zdroje znečišťování a jejich vliv

Z dopravního modelování vyplývá celoplošný nárůst automobilové dopravy proti stávajícímu stavu. Vzhledem k tomu, že již dnes je ovzduší v centrech měst značně zatíženo škodlivinami z automobilového provozu, je patrné, že další neřešení dopravy (zejména v sídlech) by znamenalo hygienicky neúnosné znečištění životního prostředí člověka. Na druhou stranu vzhledem k relativně dlouhému cílovému období nelze vyloučit, že v tomto období dojde k masivní náhradě stávajících spalovacích motorů v automobilech jinými typy motorů s mnohem nižší emisí škodlivin.

V rámci vypracování ÚPG JMK a SEA ÚPG JMK byl rozhodnutím o rozvoji kraje řízenou suburbanizací položen základ pro relativně nejnižší nárůst automobilové dopravy a s tím spojenou emisí spalin. Dále podpora realizace navrhovaných komunikací vyšší třídy a obchvatů obcí a podpora hromadné dopravy by měla negativa automobilové dopravy snižovat.

Jedná se o obecné trendy, které ÚPG JMK a ÚPG Břeclavska částečně koordinuje zejména při dohodování variantních řešení komunikací, v případě podpory hromadné dopravy pak stávající stav pouze popisuje.

Pro vyhodnocení působení liniových zdrojů na své okolí byly v rámci doplňujících informací, požadovaných MŽP, provedeny (dle metodiky SYMOS 97) modelové výpočty imisní zátěže NO<sub>2</sub> od komunikace v závislosti na dopravní zátěži komunikace.

Ve výpočtu byla hodnocena komunikace v rovinném terénu s intenzitami dopravy 1 tis., 2 tis., 5 tis., 10 tis., 20 tis., 30 tis., 40 tis. a 50 tis. vozidel za 24 hodin. Podíl těžké dopravy byl zvolen ve všech variantách stejný - 20% celkové intenzity. Uvažována byla rychlost vozidel 90 km/h, emisní faktory byly získány z programu MEFA 02, pro emisní úroveň EURO 2.

Výsledky výpočtu byly porovnávány s hodnotou imisního limitu dle Nařízení vlády č. 350/2002 Sb., který činí **40 µg.m<sup>-3</sup>** (pro průměrné roční koncentrace) a **200 µg.m<sup>-3</sup>** (pro maximální hodinové koncentrace), četnost překročení maximální hodinové koncentrace je 18 případů za rok. Meze tolerance (dle stejného vládního nařízení) nebyly uvažovány.

Silnice s intenzitou **1 tisíc vozidel za den** bude své okolí imisně ovlivňovat relativně málo, k dosažení či překročení imisního limitu pro NO<sub>2</sub> nebude vlivem samotné komunikace docházet.

Průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> budou ve vzdálenosti 50 m od osy komunikace dosahovat koncentrací nižších než 1 µg.m<sup>-3</sup>, maximální hodinové koncentrace budou ve stejné vzdálenosti dosahovat hodnot pod 25 µg.m<sup>-3</sup>.

Silnice s intenzitou **2 tisíce vozidel za den** bude své okolí imisně ovlivňovat relativně málo, k dosažení či překročení imisního limitu pro NO<sub>2</sub> nebude vlivem samotné komunikace docházet.

Průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> budou ve vzdálenosti 50 m od osy komunikace dosahovat koncentrací nižších než 2 µg.m<sup>-3</sup>, maximální hodinové koncentrace budou ve stejné vzdálenosti dosahovat hodnot pod 50 µg.m<sup>-3</sup>.

Silnice s intenzitou **5 tisíc vozidel za den** nebude (vlivem samotné komunikace) způsobovat dosažení či překročení imisního limitu pro NO<sub>2</sub>. Průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> budou ve vzdálenosti 50 m od osy komunikace dosahovat koncentrací nižších než 5 µg.m<sup>-3</sup>, maximální hodinové koncentrace budou ve stejné vzdálenosti dosahovat hodnot pod 100 µg.m<sup>-3</sup>.

Silnice s intenzitou **10 tisíc vozidel za den** nebude (vlivem samotné komunikace) způsobovat dosažení či překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub>, u maximálních hodinových koncentrací již však limitní hodnoty bude dosaženo.

Průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> budou ve vzdálenosti 50 m od osy komunikace dosahovat koncentrací nižších než 10 µg.m<sup>-3</sup>, ve vzdálenosti 100 m bude koncentrace do 5 µg.m<sup>-3</sup>. Maximální hodinové koncentrace budou ve vzdálenosti 50m dosahovat hodnot pod 200 µg.m<sup>-3</sup> (limitní hodnota), avšak s podlimitní četností.

Silnice s intenzitou **20 tisíc vozidel za den** nebude (vlivem samotné komunikace) způsobovat dosažení či překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub>, u maximálních hodinových koncentrací již však limitní hodnoty bude dosaženo.

Průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> budou ve vzdálenosti 50 m od osy komunikace dosahovat koncentrací nižších než 20 µg.m<sup>-3</sup> (tedy 1/2 hodnoty imisního limitu), ve vzdálenosti 100 m bude koncentrace do 10 µg.m<sup>-3</sup>. Linie maximální hodinové koncentrace 200 µg.m<sup>-3</sup> (limitní hodnota) se posune do vzdálenosti cca 100 m od osy komunikace, bude však zde dosahována s podlimitní četností. V těsné blízkosti komunikace již lze očekávat nadlimitní četnosti dosahování hodnot imisního limitu NO<sub>2</sub>.

Silnice s intenzitou **30 tisíc vozidel za den** nebude (vlivem samotné komunikace) způsobovat dosažení či překročení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub>, u maximálních hodinových koncentrací již však limitní hodnoty bude dosaženo.

Průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> budou ve vzdálenosti 50 m od osy komunikace dosahovat koncentrací nižších než 30 µg.m<sup>-3</sup> (tedy 2/3 hodnoty imisního limitu), ve vzdálenosti 100 m bude koncentrace do 15 µg.m<sup>-3</sup>. Linie maximální hodinové koncentrace 200 µg.m<sup>-3</sup> (limitní hodnota) se posune do vzdálenosti cca 130m od osy komunikace, bude však zde dosahována s podlimitní četností. V těsné blízkosti komunikace již lze očekávat nadlimitní četnosti dosahování hodnot imisního limitu NO<sub>2</sub>.

Silnice s intenzitou **40 tisíc vozidel za den** bude (vlivem samotné komunikace) způsobovat dosažení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> i pro maximální hodinové koncentrace.

Průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> 40 µg.m<sup>-3</sup> (tedy hodnota imisního limitu) budou dosahovány přibližně ve vzdálenosti 30 m od osy komunikace, ve vzdálenosti 100 m bude koncentrace do 20 µg.m<sup>-3</sup> (tedy 1/2 hodnoty imisního limitu). Linie maximální hodinové koncentrace 200 µg.m<sup>-3</sup> (limitní hodnota) se posune do vzdálenosti cca 150 m od osy komunikace, bude však zde dosahována s podlimitní četností. V těsné blízkosti komunikace již lze očekávat nadlimitní četnosti dosahování hodnot imisního limitu NO<sub>2</sub>.

Silnice s intenzitou **50 tisíc vozidel za den** bude (vlivem samotné komunikace) způsobovat dosažení imisního limitu pro průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> i pro maximální hodinové koncentrace.

Průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> 40 µg.m<sup>-3</sup> (tedy hodnota imisního limitu) budou dosahovány přibližně ve vzdálenosti 50 m od osy komunikace, ve vzdálenosti 100 m bude koncentrace do 25 µg.m<sup>-3</sup> (tedy pod 2/3 hodnoty imisního limitu). Linie maximální hodinové koncentrace 200 µg.m<sup>-3</sup> (limitní hodnota) se posune do vzdálenosti cca 250 m od osy komunikace, bude však zde dosahována s podlimitní četností. V blízkosti komunikace již lze očekávat nadlimitní četnosti dosahování hodnot imisního limitu NO<sub>2</sub>.

Jak vyplývá z podkladových map vypočtené rozptylové studie pro celý JMK, presentovaných v analytické části SEA ÚPG JMK (etapa A), území Břeclavska není v současné době nadlimitně zatěžováno NO<sub>2</sub>. Nejvyšších hodnot je dosahováno v okolí D2 a I/55 a jejich křížení. Průměrné roční koncentrace NO<sub>2</sub> zde dosahují cca 5 -10 µg.m<sup>-3</sup>.

Dle modelových výpočtů uváděných v generelu dopravy JMK (Ing. P. Hofhansl, Cityplan s.r.o. 06.2004, Praha) lze na komunikacích Břeclavska v roce 2030 očekávat maximální dopravní zátěže kolem 20000 vozidel denně (D2, R55). Obdobná zátěž se dle dokumentace EIA očekává i na R52. V rámci modelování v generelu dopravy je uváděna hodnota nižší.

Z toho tedy pro území Břeclavska vyplývá, že provoz na komunikacích bude svým emisním působením nadlimitně působit maximálně do vzdálenosti cca 100 m od komunikace, což i odpovídá ochrannému pásmu nových komunikací vyšších tříd.

### **C.3. Vlivy na vodu**

#### **C.3.1. Vliv na charakter odvodnění oblasti**

Záplavy v posledních letech ukázaly, že většina toků kraje nemá účinnou ochranu na  $Q_{100}$ , zejména v zastavěných částech obcí. Záplavová území byla vyhlášena jen na některých tocích, ale bohužel tato pásma nebyla a nejsou striktně dodržována stejně tak jako nejsou zcela respektována ochranná pásma toků. Vzhledem k extrémějším projevům počasí v posledních letech se zvyšuje riziko přívalových dešťů, které mohou způsobovat větší rozsah záplav, s dopady a škodami i v již vyhlášených záplavových územích, či územích k vyhlášení připravených.

Vzhledem k těmto skutečnostem byly v předchozí etapě SEA ÚPG JMK navrženy priority protipovodňové ochrany v tomto pořadí:

1. Zvýšení retence v povodí technickými opatřeními - výstavba a obnova poldrů, rybníků, nádrží a v neposlední řadě změna manipulačních řádů vodních děl ve prospěch zvýšení retenčních objemů.
2. Obnova retence údolní nivy vodních toků technicko - revitalizačními opatřeními.
3. Lokální protipovodňová ochrana na transformovanou hodnotu návrhové povodně.
4. Opatření ke snížení eroze a splachů.
5. Omezující opatření ke snížení povodňových škod - vymezení záplavových území, stanovení aktivních zón.

Dodáváme, že za návrhovou povodeň je obvykle uvažována ochrana na stoletou povodeň s návrhovým převýšením. Nicméně na základě ekonomické analýzy povodňových škod a účinků navrhovaného opatření lze uvažovat se stupněm protipovodňové ochrany vyšším nebo i nižším.

Tyto v SEA dokumentaci naznačené návrhy byly na základě vzájemné komunikace SEA a ÚPG JMK týmu zahrnuty v návrzích regulativů pro krajinné typy.

Jak vyplývá z předchozích bodů, jedním ze základních opatření je obnova retence v krajině a to technickými opatřeními (výstavba poldrů, rybníků, nádrží), či revitalizačními opatřeními údolních niv. Na území Břeclavska se takto uvažuje s realizací Přítluckých poldrů, které jsou v ÚPG zahrnuty do veřejně prospěšných staveb. V podmínkách území Břeclavska je možnost zvýšení retence omezena v oblastech mimo nivní krajinu na menší toky, které jsou převážně ve správě Zemědělské správy a Lesů ČR a na opatření k omezení odtoku ze zemědělsky využívaných ploch. Bude se jednat o lokální účinek, který ale z hlediska využívání krajiny a zachování převážně zemědělského využití může být významný.

U významných vodních toků (Dyje, Morava) v krajinném typu CZ 17.2.9. krajiny říčních niv lze využít rozsáhlých retenčních možností krajiny. Toho je využito při protipovodňové ochraně Břeclavi.

Konkrétně v ÚPG Břeclavska jsou uvedeny následující doporučení pro využívání krajiny, které mají i protipovodňovou funkci:

#### **CZ 17.2.1. – POLNÍ, PRAVĚKÉ SÍDELNÍ KRAJINY PANNONIKA**

- přednostní investice do půdy pro závlahy, pro zabránění erozí půdy a vytvoření funkčních ÚSES

#### **CZ 17.2.2. – LESOPOLNÍ, PRAVĚKÉ SÍDELNÍ KRAJINY PANNONICA**

- přednostní investice do půdy pro závlahy, pro zabránění erozí půdy a vytvoření funkčních ÚSES
- výstavba víceúčelových vodních nádrží

### **CZ 17.2.9. – KRAJINY ŘÍČNÍCH NIV PRAVĚKÉ SÍDELNÍ KRAJINY PANNONICA**

- prioritní zpětné zatravňování bývalých luk a pastvin
- povodňování lužních lesů
- ochrana přírodních procesů v krajině - abiotických (povodně) i biotických (nivní ekosystémy)
- uvolnění aktivní nivy od staveb a zařízení snižujících její průtočnost a vyvolávajících potřebu náročných protipovodňových úprav,
- návrh cílové protipovodňové ochrany otevřením velkých niv a odsunutými hrázemi
- zákaz povolování staveb, které nejsou technologicky spjaty snivou
- návrhy náhradních zastavitelných ploch pro výstavbu zatápěných částí sídel v budoucnu (ÚP obce)

Realizace doporučení pro využívání krajiny vede ve svém důsledku i k zabezpečení vyššího zachycení vody v krajině. To bude důležité mj. i z důvodů omezení negativních vlivů klimatických změn.

Obnova retence údolních niv vodních toků na území Jihomoravského kraje předpokládá kombinaci technických a ekologických opatření, spočívajících ve výstavbě odsazených hrází podél obcí, snížení stávajících hrází a převodu polních pozemků v údolní nivě ve prospěch lesů, luk a pastvin.

Tato výše uvedená opatření musí být přednostně prosazována i z důvodů snížení maximálního povodňového průtoku z hlediska nezbytné ochrany sídel. Lokální ochrana sídel by měla být uvažována na hodnotu transformované návrhové povodně docílené po výstavbě protipovodňových opatření ve vyšších částech povodí, často tedy v sousedních krajích. Protipovodňová ochrana pak může být budována díky nižším maximálním průtokům, než jsou v současné době, s nižšími dopady do území a v neposlední řadě i nižšími náklady na výstavbu. Při tvorbě územních plánů by mělo být vymezeno dostatečně široké území umožňující výstavbu odsazených hrází s minimálním zásahem do vlastního koryta toku.

Doporučujeme s ohledem na ochranu sídel, infrastruktury atd., ležících na území Břeclavska, prověřit studii možnosti protipovodňových opatření v celých dílčích povodích (tedy územích, která zasahují mimo Břeclavsko i mimo JMK). Vybrané lokality, vhodné pro realizaci protipovodňových opatření, bude nutné územně chránit a opatření realizovat (poldry, rybníky, nádrže). Z hlediska zájmů JMK a tedy i Břeclavska bude potřebná podpora realizace protipovodňových opatření a koordinace prací v sousedních krajích.

Tato doporučení byla v ÚPG JMK i v ÚPG Břeclavska částečně zohledněna. V návrhu doporučení pro využití krajiny jsou v ÚPG Břeclavska uvedeny zásady, mají i protipovodňovou funkci (viz výše). Dále v návrzích regulativů vyplývajících z územních limitů jsou uvedeny i limity regulace pro záplavové území, které jsou nyní pouze navržena (dosud nestanovená). Je požadováno, aby v území, kde jsou navržena nebo realizována opatření proti záplavám, je nepřípustné umisťovat takové stavby nebo užívat území takovým způsobem, který by ohrozil funkčnost opatření proti záplavám. Toto řešení je v souladu s požadavkem závěrů ÚPG JMK.

#### **C.3.2. Změny hydrologických charakteristik (hladiny podzemních vod, průtoky, vydatnost vodních zdrojů)**

Rozhodující změnu hydrologických charakteristik mohou vyvolávat klimatické změny. Na základě modelů se předpokládá snižování dotací podzemních vod vodami srážkovými a tím i postupné snižování doplňování zásob podzemních vod. Dopady aktivit předpokládaných v ÚPG Břeclavska jsou vzhledem k těmto jevům nevýznamné.

ÚPG JMK vychází při zabezpečení zásobování vodou z Programu rozvoje vodovodů a kanalizací JMK (AQUATIS Brno, a.s. 2004), která podrobně řeší systémy zásobování pitnou vodou do r. 2015. v jednotlivých okresech. Z hlediska prognózy pro další období (do r.2030) se předpokládá zvýšení počtu obyvatel napojených na vodovod pro veřejnou potřebu odpovídající jakosti a současně zkvalitnění dodávky pitné vody pro obyvatele připojené na stávající zařízení, tak aby



všichni obyvatelé, splňující kriteria Směrnice Rady 98/83 ES z r.1998, resp. Zákona 274/2001Sb. (20/2004) v počtu nejméně 50 obyvatel napojených na veřejný vodovod pro veřejnou potřebu, nebo spotřeby min. 10m<sup>3</sup>/den, měli možnost být zásobeni kvalitní pitnou vodou.

Z hlediska dopadů na hydrologické charakteristiky to znamená, že lze předpokládat postupné snižování odběru vody z místních zdrojů podzemních voda a tedy i bude menší riziko vyčerpání zdrojů podzemních vod (tedy její hladiny, vydatnosti, atd.).

Kladně na zásoby podzemních vod mohou působit i revitalizační opatření v krajině, zejména pak výsadba lesů, zatravňování, předpokládané povodňování nivy Moravy, případně zavlažování.

### **C.3.3. Vliv na jakost vod**

I když došlo v posledních 10 letech k výraznému absolutnímu zlepšení jakosti vod v ČR a na území JMK, kvalita neodpovídá cílovým požadavkům, které jsou dány jednak v NV č. 61/2003 Sb. (o ukazatelích a hodnotách přípustného znečištění povrchových vod a odpadních vod...) a dále v NV č.71/2003 Sb. (o stanovení povrchových vod vhodných pro život a reprodukci původních druhů ryb a dalších vodních živočichů a o zjišťování a hodnocení stavu jakosti těchto vod). Toto znečištění toků se projevuje následně ve vodních nádržích a rybnících a omezuje jejich využití.

Čistotu toků nejvíce ovlivňují chybějící ČOV u obcí, nebo nesprávně provozované stávající ČOV jak u obcí tak u ostatních provozů (zejména kampaňových) a splachy z intenzivně obhospodařovaných polí obsahující velké množství živin (dusíkaté, fosforečné). Znečištění toků plaveninami pak způsobuje zanášení nádrží a zmenšení jejich akumulacních schopností při povodních. Nevýhodou Břeclavska v rámci JMK i ČR je, že znečištění vzniká také činnostmi na horních tocích mimo jeho území a lze jej jen obtížně ovlivňovat.

ÚPG JMK předpokládá vyřešení problému nedostatečného čištění splaškových vod realizací opatření, která jsou zpracována v Plánu rozvoje vodovodů a kanalizací - PRVK (AQUATIS Brno, a.s. 2004), který podrobně řeší systémy odkanalizování a čištění odpadních vod do r. 2015 v jednotlivých okresech. Z hlediska prognózy pro další období (do r. 2030) se předpokládá kontinuální technické zlepšování systému čištění odpadních vod. Z toho vyplývá i další zlepšování kvality odváděných vod, a tím i kvalitu recipientů - tedy povrchových vod.

Problémem bude termín naplnění těchto plánů. V hlavním výkrese jsou sice zakresleny desítky plánovaných výstaveb ČOV, ale jejich realizace v blízké době je v mnoha případech zejména u malých obcí z důvodů nedostatku financí málo pravděpodobná. Nabízí se alternativní řešení rozsáhlejším nasazením levnějších kořenových čistíren, u kterých sice může účinnost čištění kolísat, vždy však k čištění odváděných vod dochází. U málo zatížených odpadních vod, což je obvyklý problém malých obcí s jednotnou kanalizací, do které jsou svedeny balastní přítoky potůčků a pramenů, je toto řešení určitě vhodnější, než čekání na finančně nerealizovatelné projekty klasických ČOV.

Na území Břeclavska se předpokládá výstavba nových komunikací, které budou jednak znečišťovány pojezdem vozidel a zejména pak zimní údržbou (solením). I z těchto nových komunikací budou odváděny znečištěné vody do přilehlých recipientů. Dojde tedy k nárůstu znečištění přilehlých recipientů jednak úniky z přepravovaných materiálů a provozních kapalin, otěry, úkapy, spaliny z motorů (které lze charakterizovat zejména obsahem NEL v odváděných vodách), v zimním období pak znečištění způsobené rozpouštěním solí při zabezpečování sjízdnosti komunikací.

Množství NEL odváděných ve vodách z komunikací bude odpovídat množství úkapů a emisí z motorů, závisí tedy na stavu dopravní techniky a intenzitě dopravy. Koncentrace pak závisí na naředění těchto látek v odváděných vodách. Reálné hodnoty tedy budou velmi variabilní. Díky plynulosti dopravy po komunikacích vyšších tříd v porovnání se stávajícími trasami, lze očekávat relativní snížení emisí NEL. Určitou představu o možném znečištění vod NEL lze získat z hodnot, které byly sledovány v odváděných vodách z dálnic přes dálniční usazovací nádrže (DUN) v rámci projektu "Stabilizace a postupné snižování zátěže životního prostředí z dopravy v České republice, Centrum dopravního výzkumu, leden 2002". Obsah NEL kolísal od prakticky nulových hodnot do

maximálně 3 mg/l, v průměru však pod 0,2 mg/l. Lze očekávat i obdobné hodnoty z těchto nově připravovaných komunikací.

Za významnější znečištění považujeme období zimní údržby vozovek chemickými rozmrazovacími látkami (solením). Chemické rozmrazovací materiály jsou látky, které svými vlastnostmi způsobují fyzikálně chemickou změnu sněhu a ledu, čímž dochází k jejich tání na vozovkách. Aplikací lze kromě likvidace sněhu a ledu také předcházet vzniku náledí. Užívají se převážně chlorid sodný, chlorid vápenatý, nebo směsi obou. Způsob aplikace je buď ve formě posypu, postřiku, nebo jako zvlhčovaná (zkrápěná) sůl. Obvyklá dávka je 1-2 kg soli na 1 m<sup>2</sup> vozovky. Průměrné koncentrace solí v odváděné vodě pak dle odhadu může dosahovat řádově stovky mg Cl<sup>-</sup> v l vody.

K popisovanému znečištění srážkových vod z použitých posypových materiálů doplňujeme, že v současné době je v platnosti nařízení vlády č. 65/2003, které ve své příloze č.3 uvádí imisní standardy ukazatelů přípustného znečištění povrchových vod. Hodnota pro Cl<sup>-</sup> ve vodách je 250 mg/l. Lze tedy očekávat, že může docházet k překračování tohoto limitu v horních částech u drobných vodotečí, do kterých budou vody z komunikací odváděny. Toto znečištění zejména drobných vodotečí s malou vodností při zimní údržbě je obecně známý problém všech komunikací. Snižování znečištění je obecně řešeno zaváděním speciálních sypačů a kvalitnějších posypových materiálů.

Další problematikou je znečištění posypových materiálů příměsemi. Používaná sůl obsahuje kromě základního chloridu sodného příměšeniny, které se solením vnášejí do životního prostředí. Protože v současné době neexistuje předpis, nebo norma pro tyto posypové soli, byly za spolupráce Ministerstva dopravy a spojů a Ministerstva životního prostředí vytvořeny určité standardy mj. na obsah doprovodných elementů v posypových materiálech. Tyto standardy byly ve formě metodického pokynu určeny pro okresní Správy údržby silnic (viz následující tabulka).

**Tab.„: Limity škodlivin v rozmrazovacích materiálech (metodický pokyn MDS pro SÚS)**

škodlivina	značka	obsah	jednotka
Arzen	As	5	ve vodě rozpustný podíl v mg/kg sušiny
Chrom celkový	Cr <sub>celk</sub>	10	
Chrom šestimocný	Cr <sup>6+</sup>	1	
Kadmium	Cd	1,5	
Měď	Cu	10	
Nikl	Ni	10	
Olovo	Pb	10	
Rtuť	Hg	0,5	
Zinek	Zn	50	
Fluoridy	F <sup>-</sup>	50	
Sulfidy	SO <sub>4</sub> <sup>2-</sup>	2	
Kyanidy celkové	CN <sub>celk</sub>	75	obsah v mg/kg sušiny
Kyanidy volné	CN <sub>volné</sub>	8	
Polycylické aromatické uhlovodíky	PAU	0,2	
Polychlorované bifenyly	PCB	0,5	
Nepolární extrahovatelné látky	NEL	50	

Obecně lze doporučit, aby se nákup posypových materiálů pro údržbu komunikací na území JMK těmito standardy řídil. Toto doporučení ale není součástí ÚPG JMK, ani ÚPG Břeclavska. Celkový relativní nárůst znečištění povrchových vod z nových komunikací je nevelký.

V doporučeních pro využívání krajiny v ÚPG Břeclavska jsou navrhována revitalizační opatření, která mohou mj. vést i ke snížení půdní eroze a následně k snížení množství unášených plavenin ve vodních tocích a živinami bohatých splachů.

Za předpokladu dodržování platné legislativy, která má dopady do ochrany vod, lze konstatovat, že záměry a cíle uvedené v ÚPG Břeclavska budou vést k zvýšení čistoty povrchových vod.

## C.4. Vlivy na půdu, území a geologické podmínky

### C.4.1. Vliv na rozsah a způsob užívání půdy - ochrana ZPF

Ztráty půdy v souvislosti s růstem urbanizace a suburbanizace se týkají obecně nejen ČR, ale jak rozvinutých, tak i méně rozvinutých zemí. Nová výstavba je často lokalizována na úrodných půdách nejvyšších bonit a praktické dopady těchto ztrát se tak zvyšují. Nejde jen o plošný rozsah záboru zemědělských půd, ale i o jejich kvalitu. Na území Břeclavska se většinou jedná o kvalitní, bonitně nejcenější půdy zařazené do I. a II. třídy ochrany, které je možné odejmout ze zemědělského půdního fondu pouze výjimečně (viz příloha č. 25 BRE). Současně se jedná o v rámci ČR výjimečné oblasti s možností pěstování teplomilných dřevin a vinogradů.

Ztráty zemědělské půdy byly u nás v minulosti řešeny především prostřednictvím tzv. intenzifikačních opatření (rozorávání luk a pastvin, meliorace, rekultivace dočasně neobdělávané půdy), které však často vedly k trvalému narušení ekologické stability krajiny. V důsledku nerespektování objektivních environmentálních i ekonomických souvislostí došlo k rozsáhlé degradaci půdního fondu, s návaznými negativními dopady na přirozenou úrodnost půdy. Lze konstatovat, že právě zemědělství a lesnictví poskytuje řadu zjevných důkazů o neudržitelnosti technokratických představ o dosažení trvalé efektivnosti bez respektování environmentálních souvislostí ekonomického rozvoje.

Z hlediska vlivu na rozsah a způsob užívání ZPF jsou určitým negativem modelu usměrněné urbanizace očekávané požadavky na další zábery ZPF pro rozvoj sídel (v porovnání s koncentrickým modelem). Usměrněním vývoje struktury osídlení je možné tyto zábery v okolí sídel relativně minimalizovat. Na Břeclavsku budou tyto očekávané dopady menší, díky menšímu očekávanému tlaku na "výstavbu na zelené louce" a větší zemědělskou tradici.

Předpokládáme, že na Břeclavsku bude docházet k částečné extenzifikaci zemědělské výroby. Předpokládá se využití agroenvironmentálních opatření, které jsou součástí podpůrných programů zaměřených na rozvoj venkova. Jedná se především o následující opatření: ekologické zemědělství, extenzivní louky, pastviny, extenzivní pastviny, trvale podmáčené louky a rašelinné louky, zatravňování orné půdy, tvorba travnatých pásů na svažitých půdách, pěstování meziplodin, biopásy a další.

Během prací na ÚPG JMK a SEA ÚPG JMK byly v souladu s návrhy týmu SEA ÚPG navrženo členění území dle krajinných typů s regulací v těchto územích. Tyto návrhy regulativů byly v ÚPG Břeclavska uvedeny jako doporučení pro využívání krajiny. Tato doporučení pro určité krajinné typy jsou konstruována tak, že do jisté míry mohou tlaky na zábery ZPF omezit. Pro krajiny urbanizované, v případě Břeclavska typ CZ 17.2.10 – URBANIZOVANÉ PRAVĚKÉ SÍDELNÍ KRAJINY PANNONICA (Břeclav, Hustopeče, Mikulov, Pasohlávky, Pohořelice a jejich blízké okolí), nejsou doporučení zaměřena na primární ochranu ZPF. Tato centra jsou ale obklopena okolními krajinnými typy, kde již doporučení z hlediska ochrany ZPF jsou. Např. v krajině CZ 17.2.1. – POLNÍ, PRAVĚKÉ SÍDELNÍ KRAJINY PANNONICA je v ÚPG uveden návrh přímo chránící půdu (zejm. bonitních tříd I a II), či návrh omezující rozvoj sídel mimo současné zastavěné území. Současně se předpokládá využití ZPF přednostně pro zemědělskou výrobu, tvorbu ÚSES apod. Obdobně lze hodnotit i doporučení pro využívání krajiny v CZ 17.2.2. – LESOPOLNÍ, PRAVĚKÉ SÍDELNÍ KRAJINY PANNONICA. Také CZ 17.2.9. – KRAJINY ŘÍČNÍCH NIV PRAVĚKÉ SÍDELNÍ KRAJINY PANNONICA obsahuje návrhy řady doporučení, které ve svém důsledku chrání ZPF. Jedná se např. doporučený přechod zemědělství na lukaření, prioritní zpětné zatravňování bývalých luk a pastvin, postupný přechod na hospodářství zaměřené na luční porosty a extenzivní chov hospodářských zvířat (pasevní chovy), rozvoj vysoce intenzivního, přitom však přírodě blízkého lesního hospodářství, povodňování lužních lesů, uvolnění aktivní nivy od staveb a zařízení snižujících její průtočnost a vyvolávajících potřebu náročných protipovodňových úprav, zákaz povolování staveb, které nejsou technologicky spjaty s nivou apod. U tohoto typu je doporučováno zalesňování původně zamokřených pozemků, tedy přechod ze ZPF do PUPFL.

V ÚPG JMK zahrnuté plochy pro umístění strategických průmyslových zón (na Břeclavsku zóna Břeclav cca 215 ha) jsou vždy významným zásahem do ZPF a vyžadují jeho zábor. V případě zóny Břeclav se jedná o půdy vysoce kvalitní (I.třída ochrany), jejichž zábor je ze zákona možný jen

podmíněně. Realizace průmyslové zóny bude z tohoto důvodu problematická, ale zřejmě při dodržování legislativních požadavků a reálných požadavků povolujících orgánů možná. Zóna je optimálně umístěna v blízkosti dopravních napojení ve vazbě na město Břeclav a plošně vyplňuje volné místo mezi zástavbou města Břeclav na západě a trasou navrhované komunikace I/50 (obchvat Břeclavi) na východě. Zóna současně leží v krajinném typu CZ 17.2.10 – URBANIZOVANÉ PRAVĚKÉ SÍDELNÍ KRAJINY PANNONICA, kde lze dle doporučení využívání krajiny takové využití krajiny připustit. V případě hledání alternativní polohy by bylo také nutné provádět obdobný zábor kvalitních půd, navíc v krajině, pro kterou se již takové činnosti nedoporučují.

Významné dopady z hlediska ochrany ZPF souvisí s výstavbou dopravních staveb. Obecně můžeme konstatovat, že výstavbou komunikací bude narušena stávající struktura zemědělské krajiny. V území, kde se budou vyskytovat trvalé kultury například typu ovocných sadů, vinic apod. je možno předpokládat komplikace trasování komunikace ve vazbě na hospodářský celek a způsob jeho využívání.

Zásadní otázky organizace zemědělského půdního fondu v návaznosti na výstavbu nových komunikací mohou řešit komplexní pozemkové úpravy (KPÚ), vyhlašované pozemkovými úřady. V případě zpracování KPÚ by nemělo být problémem do KPÚ nově navrhovanou komunikaci začlenit. Nezbytné je zejména řešení cestní sítě tak, aby byla zabezpečena přístupnost veškerých pozemků. Je třeba vzít v úvahu, že se jedná o komunikace vyšších tříd, což neumožňuje zaústování polních cest.

Navrhované stavby komunikací nebudou mít významný vliv na stabilitu a erozi půdy v širším území. Stabilita svahů násypů a zářezů bude zajištěna řadou opatření, vzešlých z geotechnických průzkumů tras a vypracovaných geotechnických pasportů násypů a zářezů.

Významným negativním zásahem do ZPF jsou ale zábory půd spojené s budováním nových komunikací vyšších tříd. Zábor je dán jednak přímo trasou komunikace, plochami mimoúrovňových křižovatek a vyvolanou výstavbou nových komunikací nižšího řádu, které zabezpečují obsluhu území. Při výběru trasování se přihlíží k ochraně ZPF, nutno ale dodat, že v případě Břeclavska s vysokým podílem cenných půd je možnost vyhnout se těmto půdám při liniových stavbách malá. Při hodnocení variant trasování v rámci SEA se přihlíželo i k doprovodným komunikacím, které zjednodušený pohled při porovnání pouze trasy variantního řešení koriguje. Z obecného pohledu se jedná o zábory dlouhodobě očekávané a z hlediska potřebnosti komunikací obhajitelné, zábory ZPF nehrají v rozhodnutí o trase klíčovou roli.

Dále se vyjadřujeme k jednotlivým uvedeným alternativním trasám předpokládaných komunikací - také viz vyhodnocovací tabulka na konci kapitoly.

## R52

Nová čtyřproudá komunikace Pohořelice – Mikulov – hranice ČR/Rakousko. Variantně je trasována mezi Novou Vsí a Mikulovem varianta 1 v trase I/52, ale s průtahem Mušovským luhem severně nádrže Nové mlýny, varianta 1X v trase I/52 a alternativa 2 v nové trase jižně Brodu nad Dyjí). V procesu projednávání ÚPG JMK byla varianta 1 vyřazena jako nejhorší i z hlediska vlivů na ŽP v souladu s výsledky SEA hodnocení. V ÚPG Břeclavska jsou hodnoceny již jen dvě varianty, varianta 1x (varianta východní - Věstonická) a alternativní 2 (západní přes Brod nad Dyjí).

Navržené varianty v různé míře narušují stávající strukturu trvalých kultur – vinic a ovocných sadů, jejichž začlenění do krajiny jižní Moravy je významným faktorem utváření krajinného rázu. Varianta 2 vedoucí přes Brod nad Dyjí a Březí je z hlediska míry narušení stávající struktury trvalých kultur – vinic a ovocných sadů méně vhodná. Obě varianty prochází územím vhodným pro pěstování teplomilných rostlin, varianta 2 zřejmě zabírá větší plochu těchto půd.

Z hlediska dopadu do ochrany ZPF jsou obě varianty obdobné. Vždy dochází k záboru převážně chráněných půd. U varianty 1x (ve trase stávající komunikace I/52) sice větší část nové komunikace využívá již stávající stopu a lze tedy očekávat menší plochy záboru proti variantě alternativní, na druhou stranu při realizaci této varianty bude potřebné provádět rozsáhlejší zábory pro potřeby mimoúrovňových křižení s místními komunikacemi a zejména pro realizaci místní

komunikační sítě. V současné době je možné zábory upřesnit na základě podkladů z probíhajícího procesu EIA.

**Tab.: Orientační přehled záboru ZPF pro jednotlivé varianty**

	Celkový zábor		Zábor v třídě ochrany I. a II.	
	(ha)	(ha)	(ha)	(%)
Varianta č. 1x	90,58	38,60		43,0
Varianta č. 2	109,03	27,20		25,0

Podrobnější hodnocení lze vysledovat z dokumentů v současnosti probíhajícího procesu EIA (viz dokumenty Oznámení záměru, Dokumentace o hodnocení vlivů a nyní i Posudek).

#### *R 55*

Navrhovaná komunikace R55 je rozšířením stávající komunikace I/55 v trase východně D2. Komunikace jen okrajově narušuje stávající strukturu trvalých kultur - vinic a ovocných sadů.

Z hlediska záboru chráněných půd I. a II. třídy ochrany je realizace výše uvedené komunikace bezproblémová. Chráněné půdy pouze II. třídy se v trase navrhované komunikace R55 nachází jen v malých plochách (viz mapová příloha č. 23 BRE).

#### *I/55 - jihovýchodní obchvat Břeclavi*

Z hlediska ochrany půd se jedná o problémový záměr. Téměř celá trasa je vedena v půdách I. třídy ochrany. Vzhledem k vysoké kvalitě půd v okolí Břeclavi v podstatě trasa s menším dopadem na kvalitní půdy neexistuje.

#### *I/40*

Navrhovaná komunikace I/40 (Mikulov – Břeclav) narušuje stávající strukturu trvalých kultur - vinic a ovocných sadů. Z hlediska záboru chráněných půd I. a II. třídy ochrany je realizace výše uvedené komunikace relativně málo problémová. Komunikace využívá stávajících tras a prochází územím s převážně nižší kvalitou půdy (více II. třídy a vyšších, než I. třídy).

V ÚPG JMK byly hodnoceny alternativní trasování komunikace na spojnici Valtice – Břeclav. Obě trasy jsou vedeny v lesních porostech. Z hlediska záboru ZPF jsou tedy obdobné. Vzhledem k ochraně záboru půd je vhodnější varianta I/40 – alternativa, protože nejvíce využívá stávajícího záboru v trase stávající komunikace. Z celkového hodnocení těchto variant I/40 byly doporučena jako vhodnější varianta "alternativa" ve směru stávající komunikace s nově budovaným západním obchvatem Poštorné. Tato varianta byla nakonec vybrána v rámci ÚPG Břeclavska jako jediná a tedy v souladu s doporučením SEA ÚPG JMK.

#### *II/414 Mikulov - Drnholec*

Komunikace je novým záměrem, který nebyl součástí ÚPG JMK a nebyl tedy prověřen dopravním modelem. Je ale zřejmé, že smyslem záměru je odvést relativně významnou průjezdní dopravu z území obcí do jejich obchvatů. Jak bylo uvedeno u vyhodnocení R52 z hlediska vlivů na veřejné zdraví, je zřejmé, že význam tohoto nového trasování by nastal v případě realizace R52 ve variantě 1x, kdy by např. obcí Březí mohlo projíždět až cca 3900 vozidel denně. Při realizaci R52 ve variantě 2 by nové trasování zřejmě ztratilo význam.

Z hlediska záboru chráněných půd I. a II. třídy ochrany je realizace výše uvedené komunikace relativně málo problémová. Komunikace využívá částečně stávajících tras a prochází územím s převážně nižší kvalitou půdy částečně II. třídy a dále vyšších.

#### *Závěr*

Závěrem je možné konstatovat, že při výstavbě komunikací vždy dojde k menšímu nebo většímu záboru chráněných půd I. a II. třídy ochrany. Následně je v souhrnné tabulce provedeno vyhodnocení střetů komunikací s zábořem kvalitní ZPF, či oblasti pěstování teplomilných dřevin.

**Tab. vyhodnocení střetů komunikací s zábořem kvalitní ZPF, či oblasti pěstování teplomilných dřevin**

Komunikace	vede většinou po ZPF v I. a II. třídě ochrany	zasahuje do oblasti vhodné pro pěstování teplomilných dřevin
R 52 - varianta 1x – zákl.	ANO	ANO
R 52 - varianta 2 - alt.	ANO	ANO
I/40	NE	ANO
I/40 alt.	NE	ANO
R 55	NE	ANO
I/55 – obchvat Břeclavi	ANO	NE
II/414	NE	ANO

### *Znečištění půdy a vliv na horninové prostředí*

Půda odráží celkové chemické změny životního prostředí. Při porovnání ovzduší, vody a půdy je zřejmé, že nejnápadněji se chemicky kontaminuje ovzduší a kontaminace nejrychleji migruje, ale nejrychleji mizí. Kontaminace půdy je zřetelná nejpozději, její migrace je nejpomalejší, ale dekontaminace je nejobtížnější. Při ustavičné výměně tuhých látek a plynů mezi ovzduším, vodou a půdou to znamená, že téměř každá kontaminace se dříve nebo později dostane do půdy. Pokud jde o těžko odbouratelné látky, tyto se budou v ní hromadit a prostřednictvím potravního řetězce ovlivňovat i člověka, navíc některé z nich mohou ohrožovat i základní biologické půdní procesy.

Kontaminace zemědělských půd se projevuje především v zátěži půd těžkými kovy. Z výsledků průzkumu Státního kontrolního a zkušebního ústavu zemědělského Brno, provedeného v letech 1990 - 1992 byla zpracována mapa v měřítku 1:500 000.

Pb: maximálně přípustné hodnoty u lehkých půd 50,0 mg.kg<sup>-1</sup>, u ostatních půd 70,0 mg.kg<sup>-1</sup>.

Cd: maximálně přípustné hodnoty u lehkých půd 0,4 mg.kg<sup>-1</sup>, u ostatních půd 1,0 mg.kg<sup>-1</sup>

Cr: maximálně přípustné hodnoty 40,0 mg.kg<sup>-1</sup>

Hg: maximálně přípustné hodnoty u lehkých půd 0,6 mg.kg<sup>-1</sup>, u ostatních půd 0,8 mg.kg<sup>-1</sup>

Maximálně přípustné hodnoty představují mezní hodnoty prvků, při jejichž překročení vzniká riziko vstupu těchto prvků do potravního řetězce, nebo představuje ohrožení dalších složek životního prostředí.

Další významnou zátěž představují průmyslová hnojiva, mají kromě pozitivních vlivů na zvyšování výnosů i řadu negativních environmentálních vlivů. Zvláště větší dávky dusíkatých hnojiv přispívají k redukci půdní organické hmoty zemí a zhoršují pórovitost a vodní jímavost půdy. Ztráta organické hmoty mj. snižuje fixaci CO<sub>2</sub> a přispívá tak ke zvyšování jeho obsahu v atmosféře. S průmyslovými hnojivy se rovněž do půdy dostávají cizorodé látky, zejména těžké kovy, které se následně stávají součástí potravinových řetězců. Závažnější bývají důsledky aplikace průmyslových hnojiv na hydrosféru - v tomto směru jde zvláště o eutrofizaci povrchových vod a kontaminaci povrchových i podzemních vodních zdrojů.

Značná environmentální rizika představuje i aplikace pesticidů, zejména rezistentních. Na druhé straně se v rozvinutých zemích zvyšuje užití herbicidů v souvislosti s rostoucím využíváním bezorebných technik. Dalším problémem vznikajícím aplikací pesticidů je jejich koncentrace v tkáních predátorů škůdců s následným snižováním jejich stavů či vzrůstající rezistence hmyzích škůdců na řadu pesticidů. Ne zcela doceněnou skutečností je fakt, že moderní velkovýrobní technologie vytvářejí příznivé podmínky pro rozšiřování dříve nevýznamných chorob rostlin. Zvyšující se genetická uniformita pěstovaných plodin má za následek růst zastoupení monokultur s vysokou zranitelností takto založených agrotechnických systémů chorobami a škůdci a z toho vyplývajícím kontinuálním tlakem na růst objemu aplikovaných pesticidů (v současnosti je více než 4/5 světové nabídky potravin odvozeno z 25 rostlinných a živočišných druhů). V souvislosti s výstavbou výše hodnocených komunikací může dojít ke znečištění půdy mnoha způsoby.

#### *V období výstavby záměrů (zejm. dopravní stavby):*

V období výstavby může dojít ke znečištění půdy únikem zejména ropných látek (mazadel a pohonných hmot) z dopravních prostředků a strojů pracujících v místě stavby. Četnost a rozsah těchto havárií nelze předem předvídat, jejich vznik však lze předem eliminovat a minimalizovat opatřeními, která jsou běžná pro obdobné stavby a mimo jiné vyplývají z obecně platných předpisů. Mezi opatřeními, která by měla být na hodnocené stavbě akcentována patří zejména:

- nasazování pouze takových strojů a dopravních prostředků, které jsou v řádném technickém stavu,
- manipulaci s ropnými produkty a pohonnými hmotami provádět zásadně mimo stavbu a jen na plochách k tomu určených,
- sklady ropných produktů a PHM budovat mimo hygienická ochranná pásma vodních zdrojů,
- v případě havárie provázené únikem škodlivých látek do půdního prostředí místo havárie okamžitě asanovat, znečištěnou zeminu uložit na bezpečnou plochu a zajistit její následné uložení na zabezpečené skladce nebo jiné zneškodnění.

#### *V období provozu:*

Ve výfukových plynech spalovacích motorů jsou přítomny následující látky:

- dusík a kyslík ze vzduchu,
- páry vody a oxid uhličitý z úplného spálení pohonných hmot,
- oxid uhelnatý, nespálené, neoxidované nebo neštěpené uhlovodíky z neúplného spálení pohonných hmot, polyaromatické uhlovodíky,
- oxidy dusíku z přímé syntézy ze vzdušného kyslíku a dusíku, probíhající ve spalovacím prostoru motorů,
- produkty přeměny aditiv pohonných hmot, azbest,
- sloučeniny síry, vápníku, manganu, zinku, mědi, niklu a olova apod., v závislosti na složení paliva a použitých přísadách do paliv a mazadel.

Jednou z hlavních složek, která se podílí na kontaminaci půd v blízkosti provozované komunikace jsou těžké kovy. Větší depozice těžkých kovů, pokud nejsou odplaveny výraznějšími dešťovými srážkami, se usazují v nejbližším okolí komunikace, kde dochází zejména ke kontaminaci půdy a rostlin. Sloučeniny kovů se zachycují v povrchové vrstvě půdy, kde se transformují na málo rozpustné sírany, fosforečnany, uhličitany, těžko pohyblivé komplexy se složkami humusu, část iontů se absorbuje na jílovité minerály. Pohyb kovových iontů v půdě je malý a závislý na půdní reakci, obsahu a formě organické hmoty, zastoupení jílu, redoxním potenciálu, složení a koncentraci půdního roztoku. Půda v blízkosti komunikací tedy není systémem s rovnováhou mezi vstupem a výstupem znečišťujících látek, nýbrž dochází zde k nakoncentrování kontaminantů v čase.

Vzhledem k tomu, že celková depozice těžkých kovů v půdě je závislá na celé řadě faktorů (intenzita dopravy, celkové solení, doba užívání, obsah olova a dalších kovů v palivu atd., které se mění v průběhu doby, meteorologické faktory, začlenění vozovky v terénu atd.) není možné přesně predikovat konkrétní koncentrace pro různé etapy provozování komunikace. Naopak zcela jednoznačně je možné určit průběh koncentrací v závislosti na vzdálenosti od okraje vozovky. Zde je soulad mezi publikovanými daty v tom, že koncentrace směrem kolmo od okraje vozovky prudce klesají. Graficky lze tento proces vyjádřit hyperbolou. Např. u údajů, naměřených v okolí dálnice D1 Praha – Brno jsou koncentrace Pb ve vzdálenosti 5 m od okraje vozovky přibližně 10 x nižší, než hodnoty, naměřené 1 m od okraje. U dalších sledovaných kovů jsou nižší přibližně Cd 4x, Cu 3 – 10 x, Ni 3 – 6 x, Zn 10 x. Ve větších vzdálenostech ( 5 – 100 m) se již obsahy těžkých kovů v půdě příliš nemění. Migrace kovů v půdě je malá, ve svrchní vrstvě 0 – 5 cm je obsah Cd, Cu, Ni přibližně 2 x větší než v hloubce 20 – 25 cm a obsah Pb a Zn asi 10 x větší.

Olovo se v půdě poměrně silně váže a málo proniká do rostlin. Úroveň kontaminace olovem by měla mít, vzhledem k rozsáhlejšímu používání bezolovnatého benzínu, klesající tendenci. Hodnota zinku zůstane v případě zimní aplikace posypových solí a zachování jejich současného chemického složení na vyšší hodnotě.

Každý rizikový prvek má rozdílný fyziologický význam a tím i různý stupeň toxicity. V třídění podle Kabaty lze výše zmíněné prvky - Cd, Hg, Pb a Zn zařadit mezi prvky s velmi vysokým stupněm potenciálního ohrožení. Toxikologické charakteristiky Světové zdravotnické organizace mezi rizikové prvky zařazují kromě jiných např. Pb, Hg, Cd, Zn nebo Ni.

Další složkou, významně se podílející na kontaminaci půdy jsou anorganické posypové soli. Největší podíl v těchto směsích tvoří chlorid sodný. Jeho zvýšená koncentrace se projeví posunem pH půdy do alkalické oblasti, neboť  $\text{Na}^+$  jsou sorbovány na půdní částice a v suspensi dochází k hydrolyze. Naopak u  $\text{Cl}^-$  vzniká sorpce v daleko menší míře, takže dochází k daleko snadnější difuzi do okolí a k migraci se zasakující dešťovou vodou. Obsah  $\text{Na}^+$  má vliv také na migraci těžkých kovů, která se zvýšením pH dále snižuje. Pokles koncentrací v závislosti na vzdálenosti od krajnice nebyl tak strmý jako u těžkých kovů.

Nezanedbatelným kontaminantem půdy v blízkosti vozovky jsou polycyklické aromatické uhlovodíky (PAU). I v tomto případě jsou nejvýznamnějšími faktory, ovlivňujícími koncentrace PAU v půdách podél vozovky intenzita dopravy a doba provozování komunikace. Karcinogenní uhlovodíky přetrvávají v půdě, ale i např. při kompostování, dlouho beze změny. Tyto uhlovodíky se v ovzduší nacházejí převážně vázané na částice aerosolu. Z toho vyplývá hygienický význam zeleně, která, kromě jiného, účinně zachycuje aerosoly. Současně však z toho vyplývá i nepříjemný důsledek, totiž, že rostliny v okolí intenzivněji využívaných komunikací (např. ovocné stromy) obsahují více nežádoucích látek.

#### *V případě havárií*

Vlivy případných havárií na znečištění půdy budou minimalizovány v rámci opatření na ochranu povrchových a podzemních vod, která zabrání kontaminaci půdního prostředí a následnému úniku nebezpečných látek do těchto vod. Významnou úlohu zde hraje i vlastní kategorie komunikace, která souvisí i s celkovou úrovní dopravní bezpečnosti provozu.

Významným preventivním opatřením je stanovení podmínek pro přepravu nebezpečných nákladů, které budou pro novou komunikaci stanoveny, a to včetně způsobu hlášení případné havárie. Pro minimalizaci dopadů havárie je pak rozhodující okamžitá a kvalitní asanace havárie a řádné zneškodnění vzniklých odpadů.

Umělá dekontaminace půdy v souvislosti s vlivy emisí z dopravního zatížení prakticky nepřipadá v úvahu, vzhledem k vysoké finanční náročnosti těchto opatření, proto je třeba spoléhat především na přirozené biologické procesy, které jsou však značně dlouhodobé. Proto základem je prevence, spočívající v minimalizaci úniku zejména toxických, mutagenních a neodbouratelných látek. V půdě se rovněž postupně snižuje obsah těžkých kovů, ale to zejména tak, že jsou promývány do podzemních vod a pronikají do rostlin a tedy i do potravy nebo do krmiva.

Některá doporučená agrotechnická opatření, omezující vlivy rizikových prvků, lze specifikovat takto:

- Pb: využívá se jeho schopnost reagovat s některými aniony a s organominerálními komplexy v půdě za tvorby nerozpustných sloučenin, velmi účinné je fosforečné hnojení, méně vápnění a aplikace organické hmoty,
- Cd: účinná je úprava případné kyselé reakce,
- Zn a Cu: zvýšené fixace se dosahuje intenzivním organickým hnojením,
- píci, získanou z ploch blízkým komunikaci s vyšším dopravním zatížením, namíchat s nekontaminovanou píčí, což vede k relativnímu snížení zátěže skotu,
- analyticky zjišťovat hodnoty jednotlivých zátěžových látek v krmných dávkách v souvislosti s vyšší frekvencí dopravy (letní měsíce),



- podél komunikace preferovat pěstování plodin, akumulujících nižší množství rizikových prvků, tj. obilovin a technických plodin, vyhnout se pěstování zeleniny, především kořenové, která je silně náchylná ke koncentrování rizikových prvků v kořenech,
- eliminovat z pásů půdy podél komunikace zemědělské plodiny, silně reagující snížením výnosů na emisní zátěž: kukuřice na zrno i na siláž, brambory, krmná kapusta, košťaloviny, cibule.
- Splachy srážkových vod svěst mimo komunikace.

Vlivy záměrů, které jsou součástí ÚPG JMK a tedy i ÚPG Břeclavska a dopady rozvoje kraje dle uvažovaného modelu usměrňované suburbanizace na znečištění půd je z předložených podkladů velmi obtížné zhodnotit.

#### **C.4.2. Vliv na horninové prostředí**

Jak bylo komentováno v předchozích etapách posouzení, při rozvoji kraje vždy dochází k potřebě primárních surovin, což vyvolává potřebu jejich těžby, které působí mj. i na horninové prostředí a zdroje nerostných surovin. Ovlivnitelná je intenzita těžby a míra jejich dopadů, kdy předpokládáme, že je možné její negativní působení udržet v nezbytně přijatelných mezích. Toto je dostatečně ošetřeno složkovými zákony a u větších záměrů pak povinností posuzování záměrů procesem EIA. Z koncepcí odpadového hospodářství pak vyplývá povinnost využívání druhotných zdrojů surovin, které mohou primární suroviny nahradit.

Na území JMK bude docházet nejčastěji ke střetům zájmů využití nerostných surovin s prvky ochrany přírody a krajiny. Velmi frekventovaná je kolize mezi územním systémem ekologické stability (ÚSES) a vymezením ložisek nerostných surovin.

Na druhou stranu četná maloplošná chráněná území přírody vznikají v místech opuštěných těžeben (lomů, pískoven, cihelen). Často se roztěžením plochy ložiska vytvoří vhodné podmínky pro biotopickou a morfologickou diverzifikaci území, které by se za normálních okolností v daném regionu nevytvořily (obnažení skalního podkladu, jezírka, mokřiny aj.). V ÚPG Břeclavska se v doporučeních využití krajiny předpokládá využití těžeben štěrkopísků po krajinnotvorné rekultivaci pro regionálně významné rekreační areály.

Celkově se na území Jihomoravského kraje nachází 35 výhradních a 12 nevýhradních ložisek, která nějakým způsobem zasahují či sousedí s chráněnými územími různých kategorií. Pouze na osmi z nich však v současnosti probíhá těžba - střety s ochranou přírody nejsou tedy na území Jihomoravského kraje nijak zásadní. Území tvořená vápenci jsou díky své výrazné morfologii a vysoké biodiverzitě vesměs prohlášena za chráněná území přírody (Moravský kras, Pavlovské vrchy) a těžba v nich naráží na značné střety zájmů. Zabezpečení těžitelných zásob vápenců v požadované kvalitě zcela mimo tyto chráněné krajinné oblasti není reálné. V CHKO Pálava je těženo ložisko vápenců Mikulov s roční těžbou kolem 65 kt v posledních třech letech. Z důvodů střetů zájmů s ochranou přírody se předpokládá ukončení těžby do roku 2005. Obdobně bylo v roce 1998 odepsáno ložisko vápenců Pavlovské vrchy. U všech ložisek umístěných v území CHKO byla provedena revize a v následující tabulce jsou shrnuty navrhované změny.

**Tab.: Navrhované změny u ložisek - CHKO Pálava**

reg	číslo	název	sur	navržená změna ve studii	ČGS navržená změna
B	3065000	Mikulov	VV	dotěžit, odpis zásob do vázaných	dotěžit a sanovat
B	3154972	Dolní - Dunajovice - karpát	ZP	PZP	PZP
B	3214572	Dolní - Dunajovice - PZP	ZP - PZP	PZP	PZP
D	5194100	Zaječí	SP	dotěžit	dotěžit a sanovat
D	5244700	Zaječí – U kamenné cesty	SP	dtto	dtto
Q	9021700	Podyjí - Jevišovka	SP	dále evidovat	po vyřešení střetů uvažovat o využití

V rámci rozvoje kraje bude využíváno stávajících ověřených zásob, přičemž koncepce surovinové politiky počítá s budoucím využitím ložisek stavebního kamene (do roku 2020, 2050 a dalším poklesem v horizontu po roce 2050), štěrkopísků (do roku 2010, 2020 a možným poklesem

v horizontu po roce 2020), celkovým snižováním těžby vápenců a lokálním zvyšováním těžby živcové suroviny. Místní význam nepřesáhne využití ložisek kvalitních cihlářských surovin a slévárenských písků.

Pro jižní část Jihomoravského kraje (vč. Břeclavska) jsou charakteristickou surovinou ložiska ropy a zemního plynu. V současné době je na území JMK těženo cca 97% celkové těžby v ČR, která pokrývá cca 4% celostátních potřeb. Díky dalšímu zpřesňování výsledků z průzkumu jsou nalézána nová ložiska těchto surovin. To dává určitou perspektivu této z hlediska vlivů na ŽP relativně příznivé hornické činnosti. Těžba uhlovodíků přináší dotčeným obcím významný finanční příspěvek do obecních rozpočtů, což umožňuje zlepšovat vybavenost obcí a následně to může mít kladný efekt na ochranu životního prostředí v okolí těchto obcí.

Při předchozím hodnocení variant rozvoje kraje byla jako výhodnější z hlediska dopadů na horninové prostředí vyhodnocena koncentrická varianta. Důvodem byl předpoklad prioritní revitalizace areálů opuštěných provozů a tedy i přednostní sanace starého znečištění v těchto areálech. Tato problematika je považována za významnou, jak vyplývá i ze Státní politiky ŽP ČR, která vysoký počet rizikových starých ekologických zátěží považuje za naléhavý problém.

Dle ÚPG JMK a ÚPG Břeclavska se i v případě usměrněné urbanizace preferuje dostavba dosud nezastavěných ploch, které nejsou blokovány majetkovými vztahy, nebo jinými limity a rekonverze území s ekologickými zátěžemi. (viz Regulativy podle kategorizace sídel ve struktuře osídlení). Tedy i rozvoj dle modelu A revitalizaci opuštěných areálů předpokládá.

Cíle a priority hospodaření kraje s neobnovitelnými přírodními zdroji (tj. vlivy na horninové prostředí, střety s plánovanou zástavbou, prvky ochrany přírody) jsou prvotně definovány v Regionální surovinové politice Jihomoravského kraje, zpracované odborníky státní geologické služby (ČGS, ČGS-Geofond) ve spolupráci s odpovědnými orgány státní správy.

Doporučení, jež vyplývají z vyhodnocení stávajícího stavu můžeme rozčlenit na:

- krátkodobé úkoly,
- střednědobé úkoly,
- dlouhodobé úkoly.

#### *Krátkodobé úkoly*

V krajské surovinové politice jsou definována k realizaci konkrétní opatření, které lze aplikovat v časovém horizontu jednoho roku až tří let s využitím stávajících legislativních, informačních a dalších podpůrných nástrojů. Prioritním cílem této periody (časově se z větší části překrývající s obdobím úvodní etapy členství ČR v EU) je vybudování krajského surovinového informačního systému a nastartování mechanismu jeho pravidelné aktualizace, vytvoření metodického pokynu pro zpracovatele územně plánovací dokumentace pro oblast surovinových zdrojů a stanovení reálného podílu recyklace vybraných druhotných surovin, prioritně u kategorie stavebních odpadů při přípravě krajských plánů odpadového hospodářství.

Je pochopitelné, že finanční a institucionální zajištění a zpracování těchto úkolů nelze požadovat na krajích, které své funkční struktury teprve budují. Proto se na řešení níže uvedených témat musí podílet výkonné orgány ministerstev, která mají příslušnou problematiku v kompetenci.

Vybudování a průběžná aktualizace krajského surovinového informačního systému si klade za cíl poskytnout orgánům kraje aktuální údaje o nerostném potenciálu, prvcích jeho ochrany, stavu využití a vztahu k ostatním zákony chráněným zájmům (limitům) využití území jako základního materiálu pro jejich rozhodovací činnost. V současné době je databáze chráněných ložiskových území, dobývacích prostorů, prognózních území, sesuvných a poddolovaných území evidována a průběžně aktualizována Odborem výkonu státní správy MŽP v Brně ve spolupráci s OBÚ Brno. Doporučujeme koordinovat průběžné předávání dat a jejich efektivní využití.

Na výše uvedené doporučení navazuje revize a aktualizace chráněných ložiskových území, jejich digitalizace a předání ČGS - Geofondu k zapracování do map ložiskové ochrany. Tyto údaje poskytnou orgánům územního plánování věrohodné a nezpochybnitelné plochy, jejichž ochranu

Ize zakotvit promítnutím do územně plánovací dokumentace. Snadnější orientaci by umožnilo vytvoření metodického pokynu pro zpracovatele územně plánovací dokumentace.

Jedním z nejdůležitějších úkolů v rámci udržitelného rozvoje je zadání zpracování analytické studie, zaměřené na zpřesnění budoucích center kumulovaného vzniku stavebních odpadů a jejich možné recyklace, založené na analýze rozvojových záměrů kraje, životnosti panelové výstavby a vývoje základních ekonomických ukazatelů, podmiňujících konkurenceschopnost podnikatelských záměrů v této oblasti. Výsledky řešení následně promítnout do ÚPD a do konkrétních projektů. Tím bude orgánům krajské správy poskytnut důležitý materiál pro formulování koncepce plánu odpadového hospodářství (POH) kraje v sektoru stavebních odpadů a zvýšení podílu jejich recyklace.

#### *Střednědobé úkoly*

Horizontem splnění navržených střednědobých cílů je rok 2010. Hlavním znakem tohoto období bude řádné členství ČR v EU a až na schválená přechodná období úplná kompatibilita legislativních a ekonomických nástrojů. Hlavní prioritou tohoto období je smysluplné prosazení principů udržitelného rozvoje a jeho promítnutí do závazných částí územních plánů a plánů odpadového hospodářství. Nedílnou součástí je i respektování limitů území, jako určujícího faktoru pro šetrné čerpání primárních zdrojů, především stavebních surovin. Dalším významným cílem této etapy je dosažení optimální míry recyklace a vyššího využití druhotných surovin (stavebních odpadů), prioritně v oblastech s nedostatkem vhodných lokálních zdrojů stavebních surovin.

V této etapě prací doporučujeme pokračovat v prohlubování poznatků o geologické stavbě území a jeho surovinovém potenciálu, s orientací na výzkum perspektivních nerostných surovin a jejich prognózních zdrojů. Pomocí programů geologického mapování, analýzou celosvětových trendů využití perspektivních surovin a jejich prognózního zhodnocení na území kraje je možno aktualizovat stávající podklady surovinové politiky.

#### *Dlouhodobé úkoly*

Tato kategorie úkolů surovinové politiky přesahuje hranici roku 2010. Cílový stav (v horizontu dalších 10 - 15 let) představuje jakousi „vizi“ řešitelů, tj. optimální řešení, ke kterému předchází kategorie úkolů směřujících.

Zpracovatelé surovinové politiky navrhuje vyselektovat regulativy, jež jednoznačně určí, která z ložisek nerostných surovin v řešeném území budou otevřena, v jakém rozsahu a pořadí bude probíhat těžba, ukončování dobývání, sanační a rekultivační práce na území původní těžby, jaké druhotné suroviny budou recyklovány, v jaké výši a za jakých podmínek. Tím se výrazně sníží celková zátěž území, tlak na zahájení otvírky mnoha různých ložisek současně v územích s jejich koncentrovaným výskytem i tlak na otvírku nových skládek odpadů.

Zároveň budou nastoleny právní jistoty pro rozvoj obcí a ostatních prioritních aktivit, využívajících území (v souladu se záměry PRK).

Druh, rozsah a kvalita v budoucnu potřebných a využitelných zdrojů budou jiné, než v současnosti využívaných. Je pravděpodobné, že za využitelné budou považovány i ty zdroje, které jsou dnes z ekonomických nebo technických důvodů nevyužitelné. Stejně tak v souvislosti s vědecko-technickým pokrokem a novými požadavky průmyslu budou potřebné suroviny, které dnes za suroviny vůbec považovány nejsou. Stejně tak je pravděpodobné, že některé v současnosti využívané nerostné suroviny mohou ztratit svůj ekonomický význam a stát se nepotřebnými. Tento aspekt proměnlivosti nerostného bohatství v čase vyžaduje trvalé odborné hodnocení surovinového potenciálu území regionu a zajištění ochrany nově vymezovaných prognózních zdrojů nerostných surovin pro využití budoucími generacemi.

### **C.4.3. Změny hydrogeologických charakteristik**

Jistý vliv na zásoby podzemních vod lze predikovat ze stále sílící snahy o získání vlastního zdroje podzemní vody pro individuální zásobování rodinných domků a menších bytových jednotek. Tlak stálého růstu cen vede spotřebitele k hospodárnějším postupům. U rodinných domků mimo města

je patrný trend používání dvojího rozvodu, tj. pitné vody (z vodovodu) a užitkové vody (z vlastní studny či vrtu). Tato užitková voda slouží v domácnosti k praní, koupání, WC, úklidu, zalévání apod. Lze odhadnout, že při snaze omezovat vysídlování měst u koncentrického modelu v porovnání s usměrněnou suburbanizací, budou relativně nejmenší požadavky na další výstavbu RD v okolí měst a tedy i menší tlak na nekoordinované čerpání podzemních vod z vlastních studní u těchto RD. Na druhou stranu se dle PRVK předpokládá napojení dalších obcí na centrální vodovody, což naopak může vést k omezení odběru podzemních vod z místních zdrojů. Oba tyto vlivy jsou nevýznamné.

Zásadním vlivem bez ohledu na způsob rozvoje může být působení klimatických změn, které mohou vést k postupnému snižování zásob podzemní vody omezením jejich dotace. Pak se projeví výhoda dostatečně kapacitního přivaděče kvalitní pitné vody v porovnání se snižujícími se zásobami vody z místních zdrojů.

#### **C.4.4. Poškození a ztráty geologických a paleontologických památek**

Sledované období rozvoje JMK je spojeno s těžbou nerostných surovin, výstavbou inženýrských sítí, komunikací a dalších činností, které jsou spojeny se zásahy do zemské kůry. Při těchto činnostech je možné, že bude objevena nová lokalita s výskytem cenných geologických, či paleontologických památek. Pak by byl nález zdokumentován a v případě nemožnosti vyzvednutí k uchování pravděpodobně zničen.

#### **C.4.5. Vlivy v důsledku ukládání odpadů**

V době zpracování ÚPG JMK byla nezávisle dokončována Koncepce nakládání s odpady JMK a následně Plán odpadového hospodářství JMK (POH JMK) včetně posouzení SEA. Bylo proto logické, že podrobné rozebírání odpadové problematiky v rámci ÚPG JMK a tedy i SEA ÚPG JMK by pouze zdvojovalo již probíhající proces. V současnosti je již POH JMK dokončen a jeho závěry jsou zpracovatelem ÚPG Břeclavska do dokumentace zahrnuty.

Z pohledu zpracovatele SEA ÚPG Břeclavska s tímto postupem souhlasíme.

Dopady do území Břeclavska z hlediska odpadového hospodářství budou primárně minimalizovány naplňováním požadavků vyplývajících z POH JMK. Značná část opatření je zaměřena na řešení organizační, či pouze na lokální úrovni bez průřezu do širšího území. Vzhledem k tomu, že na území JMK je dostatek skládkovacích kapacit a v Brně je provozována spalovna odpadů, nebude problém umístit nedotříditelné zbytky odpadů do těchto zařízení i z území Břeclavska. Budování nových skládkovacích kapacit na území Břeclavska, tedy záměrů s významným dopadem do záborů území, se nepředpokládá. Plošně s největším významem by mohl být vznášen požadavek na budování zařízení na zpracování biodegradabilních odpadů (kompostáren). Tato zařízení ale bývají budována v areálu skládek komunálních odpadů bez požadavků na další zábory. Ostatní opatření uváděná v POH a tedy i ÚPG Břeclavska mají jen minimální požadavky na zábory. Vlivy z hlediska ukládání odpadů jsou na základě ÚPG Břeclavska nedefinovatelné.

### **C.5. Vlivy na flóru a faunu**

Z hlediska možných střetů a negativních vlivů na flóru a faunu jsou podstatné návrhy liniových staveb. V následném textu proto posuzujeme následující komunikace:

R 52 var 1 (vyřazeno), R 52 - var 1X, R 52 - var 2 alt., R 55, I/55 - obchvat Břeclav, I/40 (vyřazeno), I/40 alt., II/414,

VRT ve třech úsecích: hranice SR - Břeclav, Hranice Rakousko - Břeclav, Břeclav - Přibice (směr Brno)

Vodní cesta: 2 varianty DOL

plynovod: VVTL plynovod DN 700 Dolní Dunajovice – KS 8 Břeclav

Průmyslová zóna Břeclav

V kapitole je samostatně podrobněji popsán a posouzen záměr výstavby vodní cesty Dunaj – Odra – Labe, což je na Břeclavsku nejzávažnější záměr z hlediska střetů s flórou a faunou. Následně je postupováno dle osnovy přílohy zákona č. 244/92 Sb., jsou popisovány a posouzeny další liniové stavby.

### **C.5.1. Vodní cesta Dunaj - Odra - Labe**

#### *Úvod*

Realizace vodní cesty představuje natolik i mezinárodně významnou stavbu, že rozhodnutí o její výstavbě a trase je více než jinými faktory ovlivňováno politickou situací. Po politickém projednání obvykle následuje fáze projektové přípravy a posouzení vlivů výstavby a provozu vodního díla na území v dotčené oblasti, tedy včetně dopadů na složky životního prostředí. Projekt plavebního propojení Dunaj – Odra – Labe prošel v minulosti mnoha politickými jednáními a v různých fázích projektové přípravy byl mnohokrát přerušen.

V rámci dokumentu ÚPG Břeclavska se vychází z návrhu řešení ÚPG JMK, který vycházel z Programu rozvoje Jihomoravského kraje a v návaznosti na něj zpracovaných, respektive v současné době zpracovávaných dopravně inženýrských a dopravně technických studií. ÚPG JMK musel plně respektovat širší nadregionální a mezinárodní dopravní vazby. Tedy i v řešení v území Břeclavska musely být respektovány specifické cíle rozvoje dopravy vyplývající z Programu rozvoje Jihomoravského kraje. Jedním z těchto cílů je i požadavek D.1.9: Vybudovat vodní cestu napojenou na Dunaj a tím na evropskou síť vodních cest.

Na základě projednávání ÚPG JMK a z toho vyplývajícího zadání ÚPG Břeclavska musí být, i přes značné výhrady z hlediska dopadů do životního prostředí, tyto záměry vodní dopravy související s plavebním napojením ČR na Dunaj – průplav Dunaj – Odra – Labe respektovány. Proti původnímu řešení v ÚPG JMK ale tento dlouhodobý záměr bude vypuštěn z veřejně prospěšných staveb a bude zpracován jako územní ochrana pro koridor DOL ve variantách.

Pro představu rozsahu stavby uvádíme, že plavební cesta má min 55 m šířky, ke které je třeba připočítat všechna nová zařízení na březích, zejména ohrázení s průsakovými, případně vzdouvacími kanály a obslužnými cestami. Celkovou šířku přímo dotčeného území lze tak odhadnout na cca 80 - 100 m.

V ÚPG Břeclavska uváděný koridor těchto staveb (100 m) je tedy v podstatě nejmenším možným koridorem, do kterého je možné stavbu umístit (bez ochranných pásem), tedy i s nejmenším možným zábořem území.

#### *Historie projektu*

Významně se to projevilo zejména v úseku mezi Dunajem a jižní Moravou. První, moderně pojatá trasa vodní cesty vznikla na přelomu století. Odbočovala z Dunaje v oblasti Vídně, kde je střední hladina Dunaje o 17 m výše než při ústí řeky Moravy u Děvína. K historicky prvnímu trasování po levém břehu Moravy a k situování vyústění u Děvína došlo po vzniku Československé Republiky (ČSR), ve snaze, aby celá trasa od severní hranice u Bohumína až po Dunaj zůstala na území jediného suverénního státu. Rozpad ČSR a vznik samostatného Slovenského státu v roce 1939 tuto výhodu zcela anuloval a vedl k návratu k technicky účelné pravobřežní trase odbočující u Vídně. Další politická změna - osvobození ČSR v roce 1945 - akcentovala opět výhodu vedení trasy po území jediného státu a přispěla k přijetí levobřežní trasy.

Po rozpadu Československa na přelomu let 1992/1993 byl přepracován strategický dokument „Generální řešení“ v úseku Dunaj - Hodonín (původně z roku 1968) a výstupem byly v podstatě dvě varianty. Vedení plavební dráhy buď říčním korytem řeky Moravy nebo samostatným kanálem po levém břehu Moravy.

V roce 2003 byla vypracována studie proveditelnosti na záměr „Napojení Jižní Moravy na Dunaj vodní cestou a logistické centrum Břeclav“. Tato studie hodnotí celkem tři varianty a ke dvěma původním variantám vycházejících z Generálního řešení v úseku Dunaj – Hodonín, navrhuje

novou variantu vedení plavební dráhy samostatným průplavem po pravém břehu Moravy (tzv. rakousko – česká varianta) a umístění přístavu a logistického centra Břeclav.

V současné době je možno většinu levobřežních variant zcela vyloučit, a to zejména z toho důvodu, že by nepřijatelným způsobem zasáhly do slovensko-rakouského hraničního úseku řeky Moravy. Přesto jedinou trasou, obsaženou v územních plánech dotčených územních celků, je vedení plavební dráhy říčním korytem Moravy (v ÚPG označovanou jako varianta A).

V SEA dokumentaci byly popsány celkem 3 relevantní varianty vedení DOL (popis viz dále). V ÚPG JMK jsou uváděny pouze varianty 2 (varianta A – říční a varianta B – průplavní). Z projednávání ÚPG JMK pak vyplynuly požadavky, které obě tyto varianty ponechávají při zohlednění zpracovaná Studie proveditelnosti), avšak tento dlouhodobý záměr bude vypuštěn z veřejně prospěšných staveb a bude zapracován jako územní ochrana pro koridor DOL ve variantách.

Projekt splavnění Moravy má za sebou již dlouhou historii. Moderní představy o průplavu vznikly však až v minulém století, kdy také byla výstavba vodní cesty nejbližše svému zahájení, resp. byla dokonce dvakrát zahájena. V obou případech však byly práce záhy přerušeny v důsledku vypuknutí válečných konfliktů první a posléze druhé světové války.

Prvním významným právním aktem pro plavbu, byl říšský vodní zákon č.93 ze dne 30.5.1869 a následně moravský vodní zákon z 28.8.1870. Tyto zákony prohlašovaly řeky a toky, využitelné pro plavbu lodmi a voroplavbu, za veřejný majetek.

### **Vodocestný zákon z roku 1901**

Začátek 20. století přinesl plavbě významný vodocestný zákon č.66 říšského zákoníku o stavbě vodních drah a provedení úpravy řek, který byl schválen 11.6.1901.

Pro dosažení cílů stanovených ve vodocestném zákoně byly na jeho podkladě přijaty právní předpisy, kterými bylo zřízeno zvláštní pracovní oddělení pod názvem „Ředitelstvo pro stavbu vodních cest“ a stanoveny podmínky, jimiž se měly řídit přípravné práce před samotnou výstavbou vodních cest stejně jako výše příspěvků české a moravské země na náklady výstavby průplavu.

### **Období 1918 až 1945**

Velkorysý program výstavby vodních cest, zpracovaný na základě vodocestného zákona z roku 1901, se uskutečňoval nesoustavně. Stavěla se jednotlivá vodní díla bez vzájemných souvislostí a podle momentální politické situace v Evropě.

V roce 1931 byl přijat nový vodocestný zákon č.50/1931 o státním fondu pro splavňování řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využitkování vodních sil. Tímto zákonem byl zřízen státní fond, z něhož mělo ministerstvo veřejných prací hradit vodohospodářské práce a stavby. Lze konstatovat, že na základě zákona č. 50 vznikla jediná větší investiční akce na Moravě určená pro dopravu, kterou je závlahový a plavební kanál Otrokovice - Hodonín.

Dne 19. listopadu 1938 došlo k podpisu Československo-německé smlouvy o společné výstavbě průplavu Dunaj - Odra. V této době se počítalo s neprodleným zahájením výstavby a s jejím dokončením do šesti let. K slavnostnímu výkopu došlo dne 8. prosince 1939 při severním vyústění průplavu do Hlivického průplavu (na tehdejší německém, dnes polském území), již v době tzv. Protektorátu. Vývoj válečných událostí si však vynutil úplné zastavení rozbíhajících se prací. Přesto se podařilo téměř dokončit 6 km trasy od napojení k oderské vodní cestě a stejně dlouhý úsek na jižním konci. Po obnovení Československa a posunu hranice Polska na linii Odry a Nisy se strana propojení ocitla na území Polska a Československa. Jižní část průplavu tak byla v plánech opět přesunuta na levý břeh řeky Moravy, aby byla trasa vedena v celé délce od Bohumína k Dunaji pouze po československém území. Slo tedy, podobně jako v roce 1918, o rozhodnutí motivované nikoliv technicky či ekonomicky, nýbrž výlučně politicky. Konkrétní příprava propojení se však již po válce nerozvinula a nedosáhla dřívějšího rozsahu, a to v důsledku kompetenčních změn a celkově nepříznivé politické atmosféry.

## Vývoj po roce 1945

Poválečné období bylo poznamenáno, z pohledu výstavby, nepříznivým vývojem. Přesto byla v roce 1947 provedena revize válečného projektu a opět byl průplav směřován od Děvína. Usnesením vlády č. 206 ze dne 26. srpna 1952 byly však další přípravné práce na průplavu „přechodně“ zastaveny.

V roce 1958 vznikla Moravská říční varianta, která vrátila vodní cestu do řeky Moravy v celé délce od Děvína až po Kroměříž. Dalším krokem bylo vytvoření „Československo-rakouského ad hoc komitétu pro postupné zlepšování splavnosti řeky Moravy“, který vznikl na základě dohody československé a rakouské delegace v tzv. Komisi zpravodajů EHK/OSN, působící v letech 1965-1981. Řešení počítalo trasování přímo řekou Moravou, která je (až po ústí Dyje) omezeně splavná. Práce komitétu byla však záhy přerušena na nátlak zástupce resortu vodního hospodářství v československé delegaci.

Další projektový dokument „Generální řešení“ zpracované Hydroprojektem Praha a Brno (1968) vycházelo z tzv. Moravské říční varianty z roku 1958, s tím, že část trasy Devínske jazero – Kúty vedla mimo řeku, po slovenské straně. Hlavním důvodem pro tuto změnu byla ochrana údolní nivy řeky Moravy.

Na tomto místě je třeba zmínit i obsáhlou studii rakouských firem Zottl & Erber a ÖIR z roku 1989, která podrobně a z několika hledisek hodnotila 16 variant řešení mezi Dunajem a zdrží Kúty. Posuzované varianty předpokládaly nejen pravobřežní, levobřežní či kombinované trasování průplavu, ale i částečné či kompletní kanalizování řeky Moravy pod ústím Dyje. Z dalšího sledování bylo vyloučeno 13 variant včetně variant vyžadujících kanalizování Moravy, které považovali zpracovatelé za ekologicky zcela neprůchodné.

V období let 1992 až 1993 byla společnostmi Ekotrans Moravia, a. s., Aquatis, a. s. a společností Transconsult realizována úprava dokumentu „Generálního řešení“ v úseku Dunaj – Hodonín, ze kterého vychází i dnes zpracované slovensko – české varianty.

V letech 1996 až 1997 byla konsorciem firem vedených společnostmi Dopravní rozvojové středisko ČR a.s. a společností Aemiliastudio S.r.l. Řím, v rámci grantu italské vlády, zpracována studie, formulující VI. Mezinárodní multimodální koridor, pod názvem „Česko-italská cesta“. Část této studie, zabývající se vodní dopravou, zahrnovala komplexní zpracování projektu průplavního spojení. Vedle souhrnného zpracování průplavního spojení, bylo formulováno a s velkou podrobností analyzováno, zejména schéma variant napojení jižní Moravy na Dunaj, hledala se možnost vedení trasy rakousko – české varianty. Výsledky této studie položily základ pro novodobou renesanci myšlenek na tento projekt, neboť hodnotí splavnění řeky Moravy v úseku Dunaj – Hodonín a zabývá se alternativním umístěním přístavu, mimo Hodonína též v Břeclavi.

V listopadu 1998 zpracovala společnost Aquatis, a.s. studii „Napojení ČR na dunajskou vodní cestu“, která řešila a rozvíjela česko-rakouskou variantu v různých modifikacích, které byly zpracovány již v základních subvariantách ve studii „Česko-italská cesta“.

Na studii „Napojení ČR na dunajskou vodní cestu“, navázala v listopadu 1998 studie „Koordinace dopravních staveb v oblasti přístavu Hodonín a návrh jeho dopravního napojení“, zpracovaná společností Aquatis a. s., která lokalizovala přístav Břeclav ve dvou odlišných lokalitách. Tyto studie byly doplněny studií střetu zájmů s ochranou životního prostředí, (INVEST projekt s.r.o., Brno, listopad 1998).

V prosinci 1999 byla odevzdána studie „Upřesnění trasy propojení D-O-L na úseku státní hranice – Hodonín-Rohatec“, kterou zpracovala společnost Aquatis a. s.

## Současné varianty trasování

Klíčovým, pro vytváření koncepce vodní dopravy v ČR, byl vládou schválený „Program podpory rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2005“. Tento dokument, předložený ministrem dopravy a spojů ČR, projednávala vláda v roce 1996 a byl podkladem pro vládní usnesení č. 635/1996. Dalším důležitým mezníkem je i Panevropská konference o vnitrozemské vodní dopravě, konaná dne 5. - 6. září 2001 v Rotterdamu, k urychlení Panevropské spolupráce ke svobodné a silné vnitrozemské vodní dopravě a rovněž dokument - Bílá kniha: „Evropská dopravní

politika pro rok 2010: čas rozhodnout“, který vypracovala Komise Evropských společenství a který byl přijat v Bruselu dne 19. září 2001.

V návaznosti na vládní koncepci rozpracovalo Ministerstvo Dopravy ČR koncepci veřejných logistických center na území ČR, která počítá s napojením České republiky na dunajskou vodní magistrálu. Podkladem studie proveditelnosti má být Generel vodních cest ČR pro průplav Dunaj – Odra – Labe dunajskou větev v úseku Rohatec – státní hranice, který zadalo Ministerstvo dopravy zpracovat v digitální podobě do 16. června 2003 firmě VOSTA Hradec Králové. Výstupem z tohoto dokumentu jsou dvě varianty:

- vedení plavební dráhy říčním korytem řeky Moravy dle stávajícího územního plánu, s odbočením z Moravy jižně Lanžhota k přístavišti Břeclav (v mapových přílohách varianta A)
- vedení plavební dráhy samostatným pravobřežním průplavem od Hodonína v trase říčky Kyjovky, kolem přístavu východně od Břeclavi a přes Dyji na rakouské území (v mapových přílohách varianta B).

V této souvislosti připravilo a odevzdalo MD ČR žádost na financování „Realizace vodocestného napojení České republiky na Dunaj a multimodálního dopravního terminálu (Freight Village) v Břeclavi“ z Fondu soudržnosti EU a zadalo studii proveditelnosti napojení logistického centra Břeclav na dunajskou vodní cestu formou veřejné soutěže. Vítězem veřejné soutěže na Studii proveditelnosti záměru „Napojení Jižní Moravy na Dunaj vodní cestou a logistické centrum Břeclav“ se stala firma Dopravní rozvojové středisko ČR, a. s. (ve spolupráci s Českou Spořitelnou a firmou INVEST projekt NNC s.r.o.). Ta na konci roku 2003 zpracovala dokument, který hodnotí tři průplavní varianty (levobřežní, pravobřežní a kombinovanou) a umístění přístavu a logistického centra Břeclav. Z diskutovaných variant navrhuje k realizaci vedení plavební dráhy samostatným pravobřežním průplavem odbočujícím z řeky Moravy u Lanžhota a přístavem umístěným jihovýchodně od Břeclavi a po pravém břehu řeky Dyje dále do Rakouska. Tato varianta ale nakonec nebyla zahrnuta do ÚPG JMK, ani do ÚPG Břeclavska. Přesto je níže pro úplnost popsána a uvedena v mapových přílohách jako varianta C.

Trasování historicky posledních tří variant je v dalším textu použito pro odhad vlivů jejich výstavby na životní prostředí. Všechny ostatní trasy vedení plavební dráhy považujeme v současnosti za překonané. Varianty jsou, pro jednoduchost v dalším textu označovány písmeny A, B, a C. Označení variant je účelové, pouze pro tento dokument a neodpovídá variantám v žádné z předchozích studií. Situace popisovaných variant je uvedena v mapových přílohách tohoto dokumentu.

#### *Stručný popis posuzovaných variant*

*A - vedení plavební dráhy říčním korytem řeky Moravy (dle stávajícího územního plánu), v ÚPG též vedena jako varianta A*

Trasování chráněné územním plánem se pevně drží toku řeky Moravy a pod jezem Hodonín končí v místě odbočení celého profilu průplavního tělesa z řeky Moravy na území Slovenska (levý břeh). Součástí záměru je odbočení z řeky Moravy k přístavu Břeclav.

Průplavní těleso sleduje upravené koryto řeky Moravy, jehož parametry jsou směrově vyhovující. Koryto řeky Moravy je tvořeno lichoběžníkovým profilem s kynetou (dva lichoběžníky nad sebou). Tento profil není vhodný pro vodní cesty a vyžaduje další úpravy řeky, pravděpodobně prohrábky. V prostoru trasy je Národní památník Mikulčice (archeologické naleziště), dobývací prostory ropy a zemního plynu Nesytý a Týnec, dále dobývací prostory lignitu Mikulčice a prameniště pitné vody Moravská Nová Ves. Prostor za silnicí č. II/425 Lanžhot – státní hranice tvoří hranici poldru Soutok, který má hranice totožné s nadreginálním biocentrem Soutok, hranicemi území chráněného podle legislativy NATURA 2000 a rovněž Ramsarskou úmlouvou.

*B - vedení plavební dráhy samostatným pravobřežním průplavem od Hodonína v trase říčky Kyjovky, kolem přístavu východně od Břeclavi a přes Dyji na rakouské území, v ÚPG též vedena jako varianta B*



Trasa této varianty začíná pod stávajícím jezem v Hodoníně a vede napříč údolní nivou mezi řekou Moravou a říčkou Kyjovkou. Část trasy je vedena v říčce Kyjovka v délce 5 900 m., dále prochází podél terénní terasy, která se nachází mezi údolní nivou řeky Moravy a řeky Dyje. Pokračuje úsekem v délce 4 400 m vedena mimo říčku Kyjovku, vyhýbá se ochrannému pásmu vodního zdroje Týnec – Tvrdonice a stáčí se kolmo k hraně terénní terasy. Terénní terasou, která se nachází mezi údolní nivou řeky Moravy a řeky Dyje, je vedena pomocí průplavního tunelu Kostice o délce 700 m. Poslední část prochází rovinatým územím směrem k Dyji jižně od přístavní zóny a města Břeclav a zasahuje okraj nadregionálního biocentra Soutok a současně navržené rozšíření chráněné krajinné oblasti Pálava. Státní hranici mezi Českou republikou a Rakouskem překonává přes regionální biocentrum Hraniční louky. Průplavní těleso kříží dálnice D2, dvojkolejná elektrifikovaná trať č. 250, silnice č. II/425 a účelová komunikace nedaleko Poštorné pomocí mostů. Na východním kraji regionálního biocentra Hraniční louky se do Dyje vlévá odlehčovací rameno Dyje, které pomáhá chránit město Břeclav před velkými vodami.

**C) vedení plavební dráhy samostatným pravobřežním průplavem odbočujícím z řeky Moravy u Lanžhota a přístavem umístěným jihovýchodně od Břeclavi a po pravém břehu řeky Dyje dále do Rakouska (v grafických přílohách SEA ÚPG Břeclavska označena jako varianta C)**

Trasa prozatím poslední varianty odbočuje z toku Moravy v prostoru obce Lanžhot po křížení s dálnicí D2 prochází přes průplavní přístav a jižně od Břeclavi překonává státní hranici v místě Hraničních luk. Tato varianta nebyla zahrnuta do ÚPG JMK, ani do ÚPG Břeclavska.

#### *Popis významných krajinných ekosystémů a chráněných území dotčených výstavbou*

##### *Krajinné ekosystémy niv*

Velké řeky jsou od pradávna rozhodujícím krajinným fenoménem nížin na dolních tocích. Je třeba si uvědomit, že tyto řeky měly a mají charakter nížinného toku s širokou, vyvinutou nivou, odpovídající povodňovým průtokům, které v minulosti i dnes musely a musí převádět. Jakékoliv zúžení nivy tuto schopnost snižuje. Meandrující řeka s vedlejšími toky, různě zazemněnými slepými rameny, mokřady, loukami a lužními lesy vytváří navzájem mnohonásobně hydrologicky, energomateriálově i biologicky propojený krajinný ekosystém. Řeka je tedy jen jednou ze složek této nivy, i když zásadně významnou. Je proto třeba dbát na to, aby niva byla nejen dostatečně široká pro převedení povodní, ale i aby umožňovala alespoň v nezbytné míře plnit ostatní funkce, z nichž za nejvýznamnější považujeme zachování úplné dynamické fluvialní sukcesní série nivních biotopů.

Současná niva má počátky v době ledové, kdy odlesněné povodí s charakterem tundry a tím nízkou retenční schopností krajiny, každoročně generovalo velké povodně, které vytvořily nejen současné kvartérní sedimenty, ale i typický aluviální reliéf šířkou odpovídající i největším povodním. Ve starověku a ranném středověku, kdy klimaticky podmíněné zalesnění horní části povodí Moravy a Dyje zásadně zvýšilo její retenční schopnost a povodně se zmenšily, byla niva osídlena a za velkomoravské říše tvořila její mocenské jádro (Uherské Hradiště, Mikulčice apod.). Již v 11. století však všechna sídla nivy opouští a přesouvají se do jejího sousedství. Od té doby je niva opět neobydlena, protože znovu a plně slouží převádění velkých povodní, které vznikají jako důsledek kolonizačního odlesnění horního povodí. Současné klimatické změny a nedávné povodně ukazují její plnou funkčnost a potřebnost navzdory proklamované technické protipovodňové ochraně, budované již minimálně 150 let. Osídlení od středověku tak vytváří na břehu niv řetěz osídlení, které po výstavbě železnic v 19. století prakticky srostl do urbanizačních koridorů. Přiměřeným využíváním nivy pro lesnictví, louky a pastviny vznikl neobyčejně výnosný a přitom přírodě blízký fenomén moravských niv. Propojování dvou sídelních pásů na březích nivy napříč bylo vždy velmi složité a nebezpečné pro protipovodňovou ochranu. Současné požadavky na překračování nivy mimoúrovňově (tedy zabezpečení provozu i za povodní) jsou velmi nákladné a je a bude jich vždy málo. Snahy části nivy vyhrázovat pro jiné účely se i v minulosti setkávaly s neúspěchem a i nedávné případy (Otrokovice, Kroměříž, Olomouc) ukazují, že zužování průtočných profilů v nivě je krajně nebezpečné.

### Krajinné ekosystémy neogenních sedimentů

Jde o typ krajiny vzniklý na subrecentních (neogenních) terasách, překrytých v pleistocénu směsí spraší a vátých písků. Zahliněné štěrkopísky mají zhoršený hydrologický režim a půdy - lehké arenické černozemně - jsou zde vysychavé. Pro tento typ ekosystémů jsou charakteristické rozsáhlé roviny, přecházející do niv až 30 m vysokými štěrkovými a písčitymi srázy a svahy. Potenciální biotu tvoří panonské doubravy, místy i šípákové.

Zjednodušeně řečeno se na funkci těchto krajinných ekosystémů podílí především teplotní klimatické charakteristiky, režim podzemní vody, z transportních systémů je rozhodující eolitický, méně abiotický. Na rozdíl od niv jde o výrazně prostorově statické ekosystémy. Hlavním ekologickým limitem je vláhový režim.

Krajina má velmi staré kontinuální pravěké osídlení (délka kultivace člověkem je zde cca 7000 let). Od té doby trvá odlesnění většiny ploch. Lesní vegetace je ostrůvkovitá, nespojitá, dnes především v podobě akátin. Převažují rozsáhlé polní kultury (pole, sady, vinice). Původní náhradní vegetace je dlouhodobě tvořena suchými trávníky a agrárními lady a i ta je dnes zachována prakticky pouze na prudkých svazích.

### Lokality NATURA 2000 dotčené DOL

Jednotlivé trasy kanálu DOL zasahují do následujících lokalit NATURA 2000, jejich podrobný popis je uveden dále v textu (kap. C.5.5. NATURA 2000).

Ptačí oblast Soutok - Tvrdonicko - oblast soutoku řek Moravy a Dyje se rozkládá jižně od Lanžhota. Je tvořena komplexem různých typů prostředí od lesů různého stáří přes paseky až k loukám se soliterně rostoucími duby. Je protkána sítí kanálů, starých říčních ramen, potoků a močálů. Typickým fenoménem této oblasti jsou jarní záplavy.

Evropsky významná lokality Soutok - Podluží - CZ0624119, 9.718,19 ha

### Prvky ÚSES a ZCHÚ - dotčené D-O-L

Následující tabulka shrnuje **zvláště chráněná území** ochrany přírody, která by byla dotčena jednotlivými variantami realizace průplavu D-O-L.

**tab.: Střety variant DOL na území Břeclavska s ZCHÚ a prvky ÚSES**

varianta A			varianta B			varianta C		
Typ ZCHÚ	Název	Ovlivnění	Typ ZCHÚ	Název	Ovlivnění	Typ ZCHÚ	Název	Ovlivnění
NRBK	Řeka Morava	dotýká se	RBC	Hraniční louky	dotýká se	NRBC	Soutok	dotýká se
NPR	Cahnov Soutok	druhotné ovlivnění	NRBK	řeka Morava	dotýká se	PR	Františkův rybník	dotýká se
NPR	Ranšpurk	druhotné ovlivnění	NRBK	řeka Dyje	dotýká se	NRBK	řeka Morava	dotýká se
LBC	Nad Šancemi	dotýká se	PR	Františkův rybník	druhotné ovlivnění	NRBK	řeka Dyje	dotýká se
LBC	U nové Moravy	dotýká se	LBC	Hvězda	druhotné ovlivnění	RBC	Hraniční Louky	dotýká se
LBC	U dálnice	druhotné ovlivnění	LBC	Za Řešicí	dotýká se	LBC	Nad šancemi	dotýká se
LBC	U plynovodu	dotýká se	LBC	Zadní díly	dotýká se	LBC	U Nové Moravy	dotýká se
RBC	Mikulčice	dotýká se	LBC	Kanada	dotýká se	LBC	U dálnice	dotýká se
LBC	U odtržené aleje	dotýká se	LBC	Na loučkách	dotýká se	LBC	U plynovodu	dotýká se
LBC	Pod hrází	dotýká se	LBC	Trhaniska	dotýká se	LBC	Zadní Díly	druhotné ovlivnění

varianta A			varianta B			varianta C		
Typ ZCHÚ	Název	Ovlivnění	Typ ZCHÚ	Název	Ovlivnění	Typ ZCHÚ	Název	Ovlivnění
			PR	Stibůrkovská jezera	druhotné ovlivnění			
			NRBC	Soutok	dotýká se			
			LBC	Pod tratí	dotýká se			
			RBC	Hraniční louky	dotýká se			

NPR - Národní přírodní rezervace, NPP - Národní přírodní památka, PR - Přírodní rezervace, PP - Přírodní památka, PRP - Přírodní park, RBC - Regionální biocentrum, LBC - Lokální biocentrum, RBK - Regionální biokoridor, LBK - Lokální biokoridor.

### Vlivy vodní cesty DOL

#### Varianta A – vedení plavební dráhy říčním korytem řeky Moravy

Tato varianta má výhodu v menších zemních pracích na našem území, neboť s ní bylo počítáno již při „Komplexních vodohospodářských úpravách jižní Moravy“ z předchozího období a je zahrnuta rovněž v příslušných územních plánech. Přesto však bude třeba zvětšit některé poloměry zatáček pro lodě dunajské třídy (jinak by plavba neměla smysl).

V celé trase na území Břeclavska prochází lokalitami NATURA 2000 a to jak evropsky významných lokalit, tak i ptačích oblastí. Jde o střet zcela zásadní. Pouze po odbočení z nivy řeky Moravy k přístavu Břeclav již v plochách NATURA 2000 neleží. Realizace trasy znamenala porušení Českou republikou přijatých mezinárodních závazků, což by vyžadovalo projednávání v Evropské komisi.

Varianta v délce cca 5,0 km tečuje nadregionální biocentrum Soutok a v délce 3,5 km jej křížuje. Dále křížuje nadregionální biokoridor podél řeky Moravy a celou řadu lokálních. Dotýká se i lokálních biocenter Pod hrází a U odtržencové aleje v celkové délce 1230 m. Tato alternativa znamená zásadní zásah do běhů řeky Moravy a její nivy, z velké části prochází v území s vysokou ochranu přírody a krajiny a je podle našeho názoru neproveditelná.

#### Varianta B - vedení plavební dráhy samostatným pravobřežním průplavem od Hodonína v trase říčky Kyjovky, kolem přístavu východně od Břeclavi a přes Dyji na rakouské území

Varianta představuje výstavbu nového koryta plavebního kanálu v uvedených parametrech po pravém břehu. Výhodou je oddělení vodního režimu kanálu od režimu vlastní řeky (povodně a nízké stavy). To však vyžaduje vyčlenění pásu min. 100 m širokého z aktivní zóny nivy a jeho absolutní ochranu před povodněmi. Na našem území znamená radikální zásah do „komplexních úprav“ až po úplné ohrožení jejich funkcí, především protipovodňových.

Varianta vede při severním okraji vymezených lokalit NATURA 2000. I tento střet je zásadní (viz A).

Varianta tečuje nadregionální biocentrum Soutok a v délce 0,7 km jej křížuje. Dále křížuje nadregionální biokoridory řek Morava a Dyje a celou řadu lokálních. Křížuje v délce 1,5 km regionální biocentrum Hraniční louky a v délce 1,1 km jej tečuje. Průplav D-O-L se dotýká lokálního biocentra Pod tratí v délce 620 m a prochází mimo lokální biocentra Pod hrází a U odtržencové aleje.

#### Varianta C - vedení plavební dráhy samostatným pravobřežním průplavem odbočujícím z řeky Moravy u Lanžhota a přístavem umístěným jihovýchodně od Břeclavi a po pravém břehu řeky Dyje dále do Rakouska

Varianta představuje výstavbu nového koryta plavebního kanálu v uvedených parametrech po pravém břehu. Výhodou je oddělení vodního režimu kanálu od režimu vlastní řeky (povodně a nízké stavy). To však vyžaduje vyčlenění pásu min. 100 m širokého z aktivní zóny nivy a jeho absolutní ochranu před povodněmi. Na našem území znamená radikální zásah do „komplexních úprav“ až po úplné ohrožení jejich funkcí, především protipovodňových.

Vedení trasy prakticky přetíná v celé šířce plochy ptačí oblasti a zasahuje do území ochrany ohrožených druhů rostlin a živočichů. Místo plánovaného přístavu Břeclav se nachází mimo oblast ochrany soustavou NATURA 2000. Vzhledem k nepokračování trasy směrem na Hodonín se jedná z pohledu variant o střet relativně nejmenší.

Varianta tečje nadregionální biocentrum Soutok a v délce 0,7 km jej křížuje. Dále křížuje nadregionální biokoridory řek Morava a Dyje a celou řadu lokálních. Křížuje v délce 1,5 km regionální biocentrum Hraniční louky a v délce 1,1 km jej tečje. Průplav D-O-L se dotýká lokálního biocentra Pod tratí v délce 620 m a prochází mimo lokální biocentra Pod hrází a U odtržencové aleje.

U varianty B upozorňujeme, že ve vyšší části toku (cca od Uherského Hradiště) již zúžení nivy variantu laterálním kanálem znemožňuje a plavební cesta musí přejít do varianty A. Znamená to tedy, že v řešení plavební cesty se musí střídát obě varianty řešení (říční, kanál). Pro střídání variant se vyžadují vždy náročná technická řešení a to jak v případě, že se obě varianty pouze spojují či rozpojují, tak i v případě, že jedna trasa kříží druhou. Lze konstatovat, že v tom případě i úsek v jiné variantě přebírá nevýhody a ohrožení z varianty předchozí.

#### Závěr

Lodní doprava zabezpečuje dopravu určitého objemu zboží s menší spotřebou energie, produkuje relativně méně emisí a je tak k životnímu prostředí výrazně šetrnější, než doprava silniční nebo letecká. Totéž se ovšem nedá zdaleka říci o její výstavbě a trasování. Vodní cesta představuje v celém úseku zásah do krajiny a lze předpokládat, že samotná stavba změní zásadním způsobem krajinný ráz. Je tomu tak zejména proto, že je z velké části lokalizována do těch částí krajiny, které jsou člověkem méně pozměněny a oplývají jak značnou druhovou rozmanitostí, tak množstvím přírodě blízkých společenstev rostlin a živočichů vázaných na řeku a její nivu. Jedná se tedy o ekologicky výjimečně cenná území, která je třeba před negativními vlivy chránit.

Kritické je pro ochranu životního prostředí období výstavby a s tím související vstup těžké techniky a stavebních prací do chráněných nebo ekologicky cenných lokalit. Projektem bude dotčen režim kolísání hladiny podzemních vod v okolí řeky Dyje, zda se bude jednat o pozitivní nebo negativní vliv je však třeba určit až z následných studií. Zásahem do vodního režimu by mohlo dojít jednak k trvalé uniformizaci průtoku, vážné důsledky by mohla mít i dočasná změna kolísání vody v řece, která by v průběhu stavby mohla zapříčinit nenahraditelnou ztrátu druhů ve společenstvu. Významné je i propojení toků Dunaje a Dyje a s tím spojené předpokládané šíření cizorodých rostlin a živočichů na úkor místních, v mnoha případech kriticky ohrožených, druhů.

Stavba vodní cesty bude mít výrazný dlouhodobý vliv tím, že jako masivní liniová stavba vytvoří v krajině nepřekročitelnou bariéru a to jak pro faunu, tak i pro člověka. Případné budování této dopravní linie s navazujícími zařízeními a plochami zásadně negativně ovlivní podmínky pro migraci a život řady živých organismů nejen v blízkosti trasy, ale zprostředkovaně na rozsáhlých území v obou úvalech.

Realizace kanálu je díky morfologickým poměrům JMK a Břeclavska možná, avšak vzhledem k rozsáhlým dopadům do jednotlivých složek životního prostředí značně problematická v kterékoli variantě.

#### **C.5.2. Možnost poškození a vyhubení rostlinných a živočišných druhů a jejich biotopů**

Vlivy na flóru a faunu, možnost poškození a vyhubení rostlinných a živočišných druhů a jejich biotopů a vlivy na ekosystémy není možno vzhledem k měřítku a značné obecnosti ÚPG JMK a ani ÚPG Břeclavska odpovědně vyhodnotit.

Pravděpodobnost, že v ÚPG uváděné návrhy staveb by mohly vést vyhubení rostlinných a živočišných druhů a jejich biotopů, je nevelká. Toto riziko je velmi sníženo existencí chráněných území, kterým se je stavby pokud možno vyhýbají. Počet a intenzita kontaktů uváděných staveb (zejména liniových) s chráněnými územími (vč. NATURY 2000, viz dále), pak ukazuje na potenciální riziko ohrožení rostlinných, či živočišných druhů.

Všeobecně uvažované záměry rozvoje vybraných sídel a záměry budování infrastruktury (zejména dopravní) přinesou v různé míře negativní ovlivnění živých organismů, jejich biotopů a migračních tras.

Podobně vliv na skladebné prvky regionálního a nadregionálního ÚSES je možno rámcově vyhodnotit pouze v případě střetů záměrů budování dopravní infrastruktury a vodních nádrží s regionálními a nadregionálními biokoridory. Konkrétní hodnocení je vyjádřeno v tabulce.

V územích suburbanizace kolem měst může dojít k negativnímu ovlivnění přírodě blízkých a ekologicky cenných biotopů. Tím se významně zhorší podmínky pro život řady rostlinných a živočišných druhů v blízkosti rozvíjejících se sídel. Naopak ve volné krajině mimo intenzivně zemědělsky využívané oblasti dojde pravděpodobně ke snížení antropického tlaku a zlepšení podmínek pro migraci a život celé řady živých organismů. Navrhovaná výstavba či rekonstrukce dopravních staveb podléhá posuzování jejich vlivu na ŽP. Výběr konkrétní trasy, popřípadě navržená kompenzační opatření, budou v každém řešeném případě minimalizovat vliv na živé organismy.

Stejně závěry uvedené v předcházejícím odstavci platí i pro skladebné prvky ÚSES, zejména nadregionální a regionální úrovně. Konkrétní střety uvažovaných staveb dopravní infrastruktury jsou řešeny v procesu EIA.

Kladným efektem přípravy ÚPG JMK, který se projevuje i na Břeclavsku, byla podrobná analýza tras nadregionálního a regionálního ÚSES, která odhalila řadu nesrovnalostí a problémových míst v napojení na prvky v sousedním území. Díky odchylnostem tak ÚSES JMK v podstatě nemohl zcela plnit svou funkci. V rámci dalších prací na ÚPG JMK tak byla síť prvků ÚSES přehodnocena a byl navrhnout ucelený systém, který je již požadované funkce plní.

Práce v této oblasti dále pokračují, v ÚPG Břeclavska je na základě projednávání systém ÚSES ještě hlouběji zpracován.

### **C.5.3. Vlivy na lesní ekosystémy**

Základním právním předpisem, jímž je v České republice upraveno hospodaření v lesích, je zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Oblast ochrany lesních ekosystémů je upravena zákonem č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Střety rozvoje kraje a záměrů s lesními ekosystémy jsou nelépe patrné na přílohové mapě č.23 v SEA ÚPG JMK a v příloze č.25 BRE tohoto dokumentu.

Z pohledu míry zalesnění patří Břeclavsko v rámci ČR k územím s nejnižší lesnatostí. Většina ploch lesů je pak vázaných na nivu Moravy a Dyje. Významným fenoménem v málo lesnaté zemědělské krajině na jihu Moravy jsou v padesátých letech založené ochranné lesní pásy (větrolamy), které plní důležitou protierozní, půdoochrannou a krajínotvornou funkci. Jejich celková výměra činí cca 1 200 ha. Vzhledem k tomu, že k jejich výsadbě byly převážně použity rychle rostoucí dřeviny, životnost větrolamů v současné době končí. Z tohoto důvodu je nutno urychleně přistoupit k jejich postupné obnově. Problémem zajištění řádné péče o ně však je jejich rozdrobená majetková držba.

Současná věková struktura porostů je převážně stejnověká. Zastoupení věkových stupňů je nerovnoměrné. V důsledku působení vývojových faktorů v minulosti se v současné době nahromadila abnormálně velká rozloha porostů dospívajících do mytního věku a starších.

Dostatečná biologická rozmanitost lesních ekosystémů je základním předpokladem pro stabilitu (rezilienci i rezistenci) lesů s ohledem na současné i předpokládané antropogenní změny přírodních podmínek včetně předpokládaných klimatických změn. Jako základní požadavek ochrany biodiverzity se jeví ochrana ekosystémů a přírodních biotopů „in situ“ a udržení a obnovení životaschopných populací druhů v jejich přirozeném prostředí.

Zásadním negativním zásahem do biodiverzity lesních ekosystémů a hlavní příčinou současné nízké biodiverzity a nestability lesních porostů byla změna druhové, genetické, věkové a prostorové skladby lesů, konkrétně nahrazení původních druhově, věkově a prostorově

diferencovaných lesních ekosystémů monokulturami lesních dřevin ne vždy stanovištně a geneticky vhodných.

Prostorovou ochranu biodiverzity řeší nadregionální, regionální a lokální ÚSES, jehož součástí jsou i zvláště chráněná území a genové základny lesních dřevin. Předpokládáme, že tato prostorová ochrana bude postupně doplňována soustavou území NATURA 2000.

V posledních desetiletích jsou lesy ovlivňovány imisemi a depozicemi škodlivin a nelze opomenout ani případné dopady globální klimatické změny. Hodnotíme-li proto současný zdravotní stav lesa, musíme poškození lesa vnímat jako výslednici všech dávných i současných vlivů, které se podílejí na kumulovaném stresu. Za příčinu současného stavu lesů lze v souhrnu jednoznačně označit dlouhodobé antropické ovlivňování.

#### *Území vybraných větších sídel*

Při dodržování zákonných norem nepředpokládáme negativní zásahy do lesních ekosystémů, v zázemí uvažovaných sídel lze očekávat podle místních podmínek především zvýšený tlak krátkodobé rekreace na lesní porosty v blízkém okolí sídel. Ve srovnání se stávajícím stavem bude mít negativní vliv na lesní ekosystémy výstavba obchvatů u Břeclavi.

#### *Ostatní území*

V místech s úbytkem ekonomicky aktivního obyvatelstva dojde k postupnému útlumu hospodaření a tím i k snižování tlaku na lesní ekosystémy. Při předpokládané extenzifikaci zemědělského hospodaření na části ploch a opuštění nejméně vhodných ploch pro zemědělské hospodaření se bude postupně zvyšovat ekologická stabilita krajiny v okrajových oblastech. Část ploch nevhodných pro zemědělské hospodaření bude zalesněna, část podlehne spontánní sukcesi. Negativní ovlivnění lesních ekosystémů se projeví především u budování dopravní infrastruktury. Např. trasa I/40 mezi Valticemi a Břeclaví a její západní obchvat, částečně se dotkne lesních porostů i R52.

Konfliktní je i jakákoliv varianta se zamýšleným budováním vodní cesty DOL. Tato stavba může mít velmi negativní vliv na lužní lesní ekosystémy v Dolnomoravském a Dyjsko-svrateckém úvalu. Nepříjemný je i jakýkoliv zásah do koryta řeky Moravy a lužních lesů na soutoku Moravy a Dyje.

Jednotlivé střety záměrů s lesními ekosystémy jsou také vyhodnoceny tabulkově v souhrnné tabulce za následující kapitolou.

Nepříznivý stav lesního hospodářství ÚPG Břeclavska je částečně řešen v doporučeních pro využívání krajiny dle krajinných typů. V CZ 17.2.9. - krajiny říčních niv pravé sídelní krajiny pannonica se navrhuje zalesňování původně zamokřených pozemků.

Ve srovnání se stávajícím stavem budou mít negativní vliv na lesní ekosystémy záměry výstavby dopravní infrastruktury, zejména trasa I/40. Do lesních ekosystémů výrazně zasáhne případná výstavba DOL. Jako klad hodnotíme návrhy ÚPG k zalesňování vybraných území říčních niv a předpokládáme a doporučujeme převody málo kvalitních LPF na PUPFL v lesní a lesoplné krajině.

#### **C.5.4. Vliv na chráněné části přírody**

Na území Břeclavska se vyskytuje řada zvláště chráněných území chráněných podle zákona č. 114/92 Sb. v platném znění (viz mapová příloha č.24 BRE).

##### *„Velkoplošná“ zvláště chráněná území*

Velkoplošná zvláště chráněná území (národní parky a chráněné krajinné oblasti) jsou dána způsobem jejich vyhlášení. Národní parky, jejich poslání a bližší ochranné podmínky jsou vyhlášovány zákonem (§ 15 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb.). Chráněné krajinné oblasti, jejich poslání a bližší ochranné podmínky jsou vyhlášovány nařízením vlády republiky (§ 25 odst. 3 zákona č. 114/1992 Sb.). Na Břeclavsku takto byla vyhlášena chráněná krajinná oblast Pálava se zonací.

### *„Maloplošná“ zvláště chráněná území*

Maloplošná zvláště chráněná území jsou dána způsobem jejich vyhlášení. Národní přírodní rezervace (NPR) a národní přírodní památky (NPP) jsou vyhlášeny vyhláškami Ministerstva životního prostředí (§ 79 odst. 3 písm. b zákona č. 114/1992 Sb.). Přírodní rezervace (PR) a přírodní památky (PP) jsou vyhlášeny na území CHKO správami CHKO (§ 78 odst. 2 zákona č. 114/1992 Sb.), mimo území CHKO krajským úřadem (§ 77a odst. 3 písm. d zákona č. 114/1992 Sb.).

Zákon č. 114/1992 Sb. specifikuje v § 37 ochranná pásma zvláště chráněných území. Tato pásma vyhláší příslušný orgán ochrany přírody, je-li třeba zabezpečit zvláště chráněná území před rušivými vlivy okolí. Není-li v případě maloplošných zvláště chráněných území ochranné pásmo orgánem ochrany přírody vyhlášeno, je jím automaticky území do vzdálenosti 50 m od hranic zvláště chráněného území.

Základní ochranné podmínky ochranných pásem zvláště chráněných území jsou obsaženy v § 37 zákona č. 114/1992 Sb. Obecně je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody ke stavební činnosti, terénním a vodohospodářským úpravám, k použití chemických prostředků, změnám kultury pozemku a ke stanovení způsobu hospodaření v lesích v ochranném pásmu.

Konflikty, či kontakty záměrů uváděných v ÚPG Břeclavska s ZCHÚ jsou patrné z grafické přílohy č. 24 BRE a jsou shrnuty v tabulce na konci této kapitoly.

### **C.5.5. NATURA 2000**

Území chráněná podle směrnic EU, směrnice č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků („směrnice o ptácích“) a směrnice č. 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin („směrnice o stanovištích“), se nazývá soustava NATURA 2000. Tato soustava chráněných území byla začleněna do zákona č. 114/1992 Sb. ve znění zákona č. 218/04 Sb. a zahrnuje dvě kategorie chráněných území - evropsky významné lokality a ptačí oblasti.

Evropsky významné lokality jsou plochy – oblasti, které významně přispívají k obnově příznivého stavu alespoň jednoho typu evropských stanovišť nebo alespoň jednoho evropsky významného druhu z hlediska jeho ochrany nebo vedou k udržení biologické rozmanitosti.

Ptačí oblasti jsou vymezeny jako území nejvhodnější pro ochranu ptačích populací z hlediska jejich výskytu, stavu a početnosti populací ptačích druhů vyskytujících se na území České republiky a zároveň chráněných předpisy Evropských společenství.

#### Cíle soustavy Natura 2000

- Ochrana biologické rozmanitosti prostřednictvím zachování nejhodnotnějších přírodních lokalit na území Evropské unie.
- Ochrana nejvíce ohrožených druhů rostlin, živočichů a přírodních stanovišť v rámci Evropské unie.
- Zachování, popř. zlepšení celkového stavu přírodních stanovišť a druhů rostlin a živočichů na území České republiky.
- Sladění zájmů ochrany přírody s šetrným hospodařením v příslušných lokalitách.
- Začlenění cenných přírodních lokalit v České republice do celoevropského přírodního dědictví.

## Evropsky významné oblasti

**Tab.: NATURA 2000 - evropsky významné lokality na Břeclavsku zařazené do národního seznamu, který schválila vláda České republiky 22.12.2004. (viz příloha č. 24)**

kód lokality	název lokality	rozloha (ha)	biogeografická oblast	chráněné území
CZ0623022	Baštinský potok	9,44	Panonská	Přírodní památka
CZ0623803	Bezručova alej	15,75	Panonská	Přírodní památka
CZ0623003	Břeclav - kaple u nádraží	0,04	Panonská	Přírodní památka
CZ0624104	Děvín	406,32	Panonská	Chráněná krajinná oblast
CZ0623799	Drnholecký luh	149,63	Panonská	Přírodní památka
CZ0622218	Dunajovické kopce	84,76	Panonská	Národní přírodní památka
CZ0623041	Jevišovka	20,09	Panonská	Přírodní památka
CZ0624115	Kamenný vrch u Kurdějova	103,65	Panonská	Přírodní rezervace
CZ0623781	Klentnice - kostel sv. Jiří	0,03	Panonská	Přírodní památka
CZ0624101	Kuntínov	661,46	Panonská	Přírodní památka, přírodní rezervace
CZ0623016	Lednice - zámek	0,80	Panonská	Přírodní památka
CZ0622017	Louky pod Kumstátem	3,63	Panonská	Přírodní rezervace
CZ0624100	Milovický les	2 443,21	Panonská	Chráněná krajinná oblast
CZ0624103	Mušovský luh	557,45	Panonská	Přírodní rezervace
CZ0624099	Niva Dyje	3 249,04	Panonská	Chráněná krajinná oblast
CZ0620169	Ochůzky - Nedánov	472,31	Panonská	Přírodní památka
CZ0620049	Paví kopec	2,58	Panonská	Přírodní památka
CZ0624060	Pouzdřanská step - Kolby	180,81	Panonská	Národní přírodní rezervace
CZ0624114	Přední kout	692,83	Panonská	Přírodní památka, přírodní rezervace
CZ0623045	Rendezvous	65,91	Panonská	Národní přírodní památka
CZ0620158	Rumunská bažantnice	92,20	Panonská	Přírodní památka
CZ0623782	Rybniční zámeček	0,05	Panonská	Přírodní památka
CZ0620048	Skalky u Sedlece	67,03	Panonská	Přírodní památka
CZ0620031	Slanisko Dobré Pole	3,70	Panonská	Přírodní rezervace
CZ0620187	Slanisko Novosedly	2,09	Panonská	Přírodní rezervace
CZ0624102	Slanisko u Nesytu	9,77	Panonská	Národní přírodní rezervace
CZ0624119	Soutok - Podluží	9 718,19	Panonská	Chráněná krajinná oblast
CZ0624043	Stolová hora	77,12	Panonská	Chráněná krajinná oblast
CZ0623026	Studánkový vrch	12,08	Panonská	Přírodní památka
CZ0624234	Svatý kopeček u Mikulova	46,89	Panonská	Přírodní rezervace
CZ0623027	Šumické rybníky	49,09	Panonská	Přírodní památka
CZ0623046	Trávní dvůr	325,01	Panonská	Přírodní rezervace
CZ0622037	Trkmanec - Rybníčky	34,67	Panonská	Přírodní památka
CZ0622026	Trkmanské louky	19,03	Panonská	Přírodní památka
CZ0624098	Turold	17,47	Panonská	Přírodní rezervace
CZ0623793	Úvalský rybník	12,57	Panonská	Přírodní památka
CZ0620084	Vranovický a Plačkův les	293,51	Panonská	Přírodní rezervace
CZ0620055	Vrbický hájek	115,39	Panonská	Přírodní rezervace
CZ0620039	Za Dyjí	9,97	Panonská	Přírodní památka
CZ0624108	Zimarky	2,73	Panonská	Přírodní památka

## Ptačí oblasti

Zákon č.218/2004 Sb. platný od dubna roku 2004. zakotvuje ptačí oblasti jako novou kategorii chráněného území a stanovuje, že ptačí oblasti budou zřizovány nařízením vlády. na území Břeclavska se jedná o tyto oblasti:



**Tab.: Ptačí oblasti**

kód lokality	název lokality	rozloha (ha)	biogeografická oblast
CZ0621030	Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny	1 047,17	Panonská
CZ0621027	Soutok - Tvrdonicko	9 576,12	Panonská
CZ0621026	Hovoransko - Čejkovicko	1 412,71	Panonská
CZ0621028	Lednické rybníky	689,02	Panonská
CZ0621029	Pálava	8 535,70	Panonská

*Přehled a charakteristiky navrhovaných ptačích oblastí včetně výčtu významných druhů rostlin a živočichů, které mohou být ve střetu se záměry*

**Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny** leží na soutoku tří jihomoravských řek: Dyje, Svratky a Jihlavy. Přestože stavbou nádrže došlo k nenávratnému zničení rozsáhlých lužních biotopů, lokalita se postupně stala cenným územím pro hnízdění, tah a zimování některých druhů ptáků v ČR.

Střední nádrž VDNM je nejvýznamnějším hnízdištěm rybáka obecného (*Sterna hirundo*), zrzohlávky rudozobé (*Netta rufina*) a racka chechtavého (*Larus ridibundus*) v ČR, zároveň i jediným pravidelným hnízdištěm pro racka černočelého (*Larus melanocephalus*), racka bělohlavého (*Larus cachinnans*) a racka bouřního (*Larus canus*) v ČR. Ještě donedávna představovala i největší hnízdiště pro husu velkou (*Anser anser* - do r. 1995), a v první polovině 80. let také jediné hnízdiště kormorána velkého (*Phalacrocorax carbo*) v ČR. Početně zde hnízdí také běžnější druhy našich kachen.

Je třeba také zdůraznit význam lokality jakožto tahové zastávky a zimoviště vodních ptáků. Tato nádrž představuje největší pravidelné zimoviště morčáka bílého (*Mergus albellus*), husy polní (*Anser fabalis*), husy běločelé (*Anser albifrons*) a orla mořského (*Haliaeetus albicilla*) v ČR. Početnost obou druhů severských husí i orla mořského dosahuje evropského významu.

**Soutok – Tvrdonicko** - oblast soutoku řek Moravy a Dyje se rozkládá jižně od Lanžhota. Je tvořena komplexem různých typů prostředí od lesů různého stáří přes paseky až k loukám se soliterně rostoucími duby. Je protkána sítí kanálů, starých říčních ramen, potoků a močálů. Typickým fenoménem této oblasti jsou jarní záplavy.

V oblasti byl zjištěn výskyt asi 240 druhů ptáků. Pro některé druhy představuje jediné hnízdiště na území ČR (orel královský *Aquila heliaca*, od r. 2001 2 páry), u dalších druhů území s největší početností a koncentrací hnízdících párů v rámci republiky (např. luňák hnědý *Milvus migrans* a luňák červený *Milvus milvus* - u obou druhů přes 10 párů; rorh velký *Falco cherrug* - až 4 páry; čáp bílý *Ciconia ciconia* - okolo 50 párů). V posledních letech zde hnízdí také okolo 5-6 párů čápa černého (*Ciconia nigra*). Ve třech koloniích hnízdí společně s čápy bílými i volavka popelavá (*Ardea cinerea*, celkově 200-300 párů). Ve starých porostech lužních lesů hnízdí holub doupňák (*Columba oenas*), strakapoud prostřední (*Dendrocopos medius*), datel černý (*Dryocopus martius*), žluna šedá (*Picus canus*). Vlhké nivní louky využívá k hnízdění chřástal polní (*Crex crex*), bekasina otavní (*Gallinago gallinago*), vodouš rudonohý (*Tringa totanus*), konipas luční (*Motacilla flava*). Významnou skupinou hnízdících druhů jsou ptáci vodní a mokřadní (např. čírka modrá *Anas querquedula*, čírka obecná *Anas crecca*, lžičák pestrý *Anas clypeata*, chřástal kropenatý *Porzana porzana*, chřástal malý *Porzana parva*, celorepublikově ojedinělý je hnízdní výskyt chřástala nejmenšího *Porzana pusilla*). Na neregulovaném úseku řeky Dyje hnízdí ledňáček říční (*Alcedo atthis*), pisík obecný (*Actitis hypoleucos*). Dále je třeba zmínit početnou hnízdní populaci krutihlava obecného (*Jynx torquilla*), ťuhýka obecného (*Lanius collurio*), ťuhýka šedého (*Lanius excubitor*), bramborníčka černočelého (*Saxicola torquata*), strnada lučního (*Miliaria callandra* - až 20 zpívajících samců). V oblasti také dosud hnízdí až 10 párů husy velké (*Anser anser*), včetně párů obsazujících stromová hnízda.

V tahovém období představují nejvýznamnější fenomén nivní louky během jarních záplav, kde se shromažďují velká hejna především brodivých, vrubozobých a bahňáků, popř. některých druhů pěvců. Významné je také unikátní podzimní tahové shromaždiště a společné nocoviště luňáků

červených (pravidelně sledované od r. 1994, dosavadní maximum v říjnu 2000 - 132 ex.); tento druh zde i pravidelně zimuje v počtu až 25 ex.

V zimním období se na řekách Dyji a Moravě shromažďuje až několik tisíc jedinců kachen. V některých letech bývají obsazována společná zimní nocoviště severských druhů hus (husa běločelá *Anser albifrons*, husa polní *Anser fabalis*), rovněž v řádu až tisíců ptáků. Významné je i pravidelné zimování orla mořského (*Haliaeetus albicilla*) v počtu až 12 ex. a společné zimní nocoviště motáka pilicha (*Circus cyaneus*) v počtu až 20 ex., v některých letech obývané společně s kalousem pustovkou (*Asio flammeus*).

Ptačí oblast **Lednické rybníky** tvoří soustava pěti rybníků mezi obcemi Lednice, Hlohovec a Sedlec u Mikulova. Lednické rybníky jsou obecně považovány za jednu z nejvýznamnějších ornitologických lokalit v České republice. Nejhodnotnější je asi kolonie kvakošů nočních (*Nycticorax nycticorax*) a volavek popelavých (*Ardea cinerea*) na třech ostrovech Zámeckého rybníka, kteří zde hnízdí nepřetržitě od roku 1932. Z dalších ptáků hnízdí zrzohlávka rudozobá (*Netta rufina*), sýkořice vousatá (*Panurus biarmicus*), rákosník velký (*Acrocephalus arundinaceus*), cvrčilka slavíková (*Locustella luscinioides*), slavík modráček středoevropský (*Luscinia svecica cyanecula*), chřástal vodní (*Rallus aquaticus*), vzácně chřástal malý (*Porzana parva*). Lednické rybníky jsou významným shromaždištěm vodních ptáků, zejména hus velkých (*Anser anser*), hus polních (*Anser fabalis*), hus běločelých (*Anser albifrons*), čírek obecných (*Anas crecca*) a lžičáků pestrých (*Anas clypeata*).

Ptačí oblast **Pálava** s dominantou Pavlovských vrchů je cenná především významným podílem přirozených nebo málo ovlivněných stepních a lesních ekosystémů. Nejcenější biotopy druhově bohatých stepí, lesostepí, teplomilných doubrav a suťových lesů se vyvinuly na vápencových kopcích Pavlovských vrchů. Lesní komplex Milovického lesa tvoří teplomilné doubravy a panonské dubohabřiny. Řeka Dyje je obklopena lužním lesem, loukami a mokřadními společenstvy. Z ornitologického hlediska spočívá hlavní význam Pálavy ve hnízdění vzácných a ohrožených druhů, z nichž některé zde dosahují nejvyšších hustot v rámci ČR. K těmto druhům patří např. čáp bílý *Ciconia ciconia* (lesní kolonie), strakapoud jižní (*Dendrocopos syriacus*), dudek chocholatý (*Upupa epops*), pěnice vlašská (*Sylvia nisoria*), ťuhák obecný (*Lanius collurio*), strnad luční (*Miliaria calandra*). V Milovickém lese pravidelně hnízdí velmi silné populace káně lesní (*Buteo buteo*), jestřába lesního (*Accipiter gentilis*) a včelojeda lesního (*Pernis apivorus*). Velmi hojnými druhy jsou i krutihlav obecný (*Jynx torquilla*), strakapoud prostřední (*Dendrocopos medius*) a lejsek bělokrký (*Ficedula albicollis*). Do NPR Křivé jezero se přestěhovala i jediná kolonie kormorána velkého (*Phalacrocorax carbo*) na Moravě. Pavlovské vrchy představují i jediné pravidelnější zimoviště zedníčka skalního v ČR (*Tichodroma muraria*).

Ptačí oblast **Hovoransko - Čejkovicko** se rozkládá v okolí obcí Hovorany, Čejč a Čejkovice na jižní Moravě. Do území Břeclavska zasahuje svým okrajem. Jedná se o extenzivně, maloplošným způsobem obhospodařovanou zemědělskou krajinu se zbytky suchých lesostepních stanovišť. Místa s roztroušenou zelení hojně obývají ťuhák obecný (*Lanius collurio*) a pěnice vlašská (*Sylvia nisoria*). Travnaté stepní lokality obývá strnad luční (*Miliaria calandra*) a běžně hnízdí bramborníček černohlavý (*Saxicola torquata*) a křepelka polní (*Coturnix coturnix*). Úvozové cesty, svahy teras a přirozené sprašové stěny pravidelně obsazují břehule říční (*Riparia riparia*) a pravidelně vlha pestrá (*Merops apiaster*) a bělořit šedý (*Oenanthe oenanthe*). Množství drobných sadů a vinic v záhumenkových tratích jsou hnízdištěm strakapouda jižního (*Dendrocopos syriacus*) a v současnosti také jediným pravidelným hnízdištěm strnada zahradního (*Emberiza hortulana*) na jižní Moravě

#### *Popis střetů záměrů s plochami navrhovaných evropsky významných lokalit NATURA 2000*

Všechny záměry, které jsou jmenovány v zák. č.100/01 Sb., musí být předloženy orgánu ochrany přírody ke stanovisku, zda může mít samostatně nebo ve spojení s jinými významný vliv na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast (§ 45i zák.č. 114/1992 Sb.). Jestliže orgán ochrany přírody svým stanoviskem významný vliv nevyloučí, musí být záměr předmětem posouzení. Toto posouzení, nebo hodnocení mohou provádět pouze fyzické osoby, které jsou držiteli zvláštní autorizace. Pokud hodnocení prokáže negativní vliv na území Natura 2000 a neexistuje variantní řešení s menším negativním vlivem nebo bez něj, lze navržený záměr podmíněně schválit za

současného uložení kompenzačních opatření nezbytných pro zajištění ochrany a celistvosti území Natura 2000. Je zřejmé, že střet záměru s plochami NATURA 2000 nemusí být z hlediska vlivu významný i při přímém kontaktu, ale na druhou stranu i vzdálenější záměr může mít významný vliv, vyžadující kompenzaci, či odlišné řešení.

Níže jsou uvedeny střety jednotlivých záměrů s plochami NATURY 2000 na území Břeclavska (viz mapová příloha č. 24-Bre). Záměry, které tyto střety vyvolávají, bude nutné dle výše uvedeného legislativního požadavku posoudit.

**R 52 – varianta 1 - přes Mušovský luh a Nové Mlýny** – trasa prochází evropsky významnou lokalitou Mušovský luh, vede po okraji ptačí oblasti Střední nádrž Vodního díla Nové Mlýny, vede po okraji a na jihu prochází ptačí oblastí Pálava. Tato varianta byla vyhodnocována v rámci ÚPG JMK a vzhledem k významným zásahům do ochrany přírody byla z ÚPG Břeclavska vyloučena.

**R 52 - varianta 1X - přes Nové Mlýny** - trasa se od varianty 1 liší tím, že evropsky významnou lokalitu Mušovský luh prochází po okraji a dále na jih je trasa stejná jak u varianty 1.

**R 52 - alternativa 2 - přes Brod nad Dyjí** - trasa míjí ve vzdálenosti cca 700m evropsky významné lokality Dunajovické kopce a Liščí kopec u Dunajovic. Na konci trasy se spojuje s variantou 1x a na jihu protíná cca 2 km úsekem ptačí oblasti Pálava. Posouzení bude nutné zřejmě jen u ptačí oblasti Pálava.

**R 55** - trasa se v oblasti Břeclavska nedotýká žádné z území soustavy NATURA 2000.

**I/55** - trasa prochází napříč ptačí oblasti Soutok - Tvrdonicko, která je současně evropsky významnou lokalitou Soutok-Podluží.

**I/40** - trasa prochází ptačí oblastí Pálava a Lednické rybníky. Z navržených evropsky významných lokalit těsně míjí Slanisko u Nesytu, Skalky u Sedlece, kříží Bezručovu alej, Rendezvous.

**II/414** - trasa míjí Slanisko Novosedly, kříží evropsky významnou lokalitu Baštinský potok a prochází po okraji evropsky významné lokality Drnholecký luh.

#### **VRT**

- trasa Slovenská republika - Břeclav - trasa prochází evropsky významnou lokalitou Soutok-Podluží, dotýká se ptačí oblasti ptačí oblast Soutok - Tvrdonicko.
- trasa Rakouská republika - Břeclav - trasa prochází evropsky významnou lokalitou Soutok-Podluží, dotýká se ptačí oblasti ptačí oblast Soutok - Tvrdonicko.
- trasa Břeclav - Přibice - trasa prochází evropsky významnou lokalitou Trkmanské louky, Vranovický a Plačkův les a prochází po okraji evropsky významné lokality Trkmanec a Pouzdřanská step.

**Kanál D-O-L, obě varianty** – rozsáhle zasahují ptačí oblast Soutok - Tvrdonicko a evropsky významnou lokalitu Soutok – Podluží.

**VVTL plynovod DN 700 Dolní Dunajovice – KS 8 Břeclav** - trasa prochází napříč ptačí oblastí Soutok - Tvrdonicko a evropsky významnou lokalitu Soutok – Podluží, těsně míjí lokalitu Úvalský rybník, Slanisko u Nesytu, Skalky u Sedlece. Následně prochází po okraji a nakonec kříží ptačí oblast Pálava.

**Průmyslová zóna Břeclav** - nedotýká se lokalit Natura 2000. Leží ale relativně blízko ptačí oblasti Soutok - Tvrdonicko a evropsky významné lokality Soutok – Podluží.

#### *Předpokládané vlivy ÚPG v okolí území vybraných větších sídel*

Při dodržování zákonných norem nepředpokládáme negativní zásahy do chráněných území v blízkosti uvažovaných sídel. Předpokládaný rozvoj Břeclavi a dalších sídel kolem bude podle místních podmínek znamenat zvýšený tlak na přírodě blízké a ekologicky cenné fragmenty ekosystémů, které doposud nepodléhají zákonné ochraně. Nově vymezené plochy NATURA 2000 se dostávají do střetu se stávajícími záměry u města Břeclav a sídel na okraji nivy Moravy a Dyje.

Do střetu se tak dostalo území města Mikulov, v těsné blízkosti Naturových lokalit leží Lanžhot, Tvrdonice, Lednice aj.

### Předpokládané vlivy ÚPG na ostatním území

Jsou to území na urbanizačních osách, mimo urbanizační osy a periferní oblasti.

V místech, kde bude docházet k úbytku ekonomicky aktivního obyvatelstva a postupnému útlumu hospodaření dojde ke snižování tlaku na přírodu a krajinu. Při předpokládané extenzifikaci zemědělského hospodaření na části ploch a opuštění nejméně vhodných ploch pro zemědělské hospodaření se bude postupně zvyšovat ekologická stabilita krajiny v okrajových oblastech. Vlastní rozvoj sídel tedy zřejmě nebude mít negativní vliv na zvláště chráněná území podle zákona 114/92 Sb.

Ve volné krajině a v blízkém okolí sídel mohou negativně ovlivnit zájmy ochrany přírody především záměry budování liniových staveb (viz výše). Problematická tak může být realizace rychlostní komunikace R52 ve stávající trase silnice I/52, jižní obchvat Břeclavi, silnice I/40 na jižním okraji CHKO Pálava aj. Velmi problematický, z hlediska vlivů na chráněné části přírody, je návrh DOL ve všech variantách.

Možný negativní vliv každého záměru rozvoje území v blízkosti plochy NATURA 2000 bude nutno posoudit v souladu s ustanovením zákona č.114/92 Sb. v platném znění. Toto ustanovení je důležité z hlediska všech rozvojových aktivit v blízkosti ploch NATURA 2000, protože vnáší do procesu řízení nový časově náročný prvek - posouzení oprávněnou osobou.

Níže je uvedena tabulka souhrnu střetů jednotlivých uvedených aktivit Břeclavska se zájmy ochrany přírody a krajiny a lesů (PUPFL). Pro potřeby tohoto dokumentu na základě požadavků MŽP je tato tabulka níže podrobněji komentována.

Význam střetů s zájmy ochrany přírody a lesními ekosystémy je ohodnocen 5ti bodovou stupnicí:

- 0 - není střet,
- 1- pouze dotyk s možným střetem,
- 2 - okrajový málo významný střet,
- 3 - významný střet,
- 4 - závažný střet
- 5 - velmi závažný střet

**Tab.: vyhodnocení střetů jednotlivých aktivit se zájmy ochrany přírody a krajiny a lesy přepočítat**

ZÁMĚR	CHKO, NP	MCHÚ	Př. parky	NATURA	ÚSES	Lesy	Celkem
Vybrané komunikace							
R 52 var 1 (vyřazeno)	3	4	0	5	3	3	18
R 52 var 1X	3	3	0	4	2	2	14
R 52 var 2 alt.	2	1	0	3	3	2	11
R 55	0	0	0	0	0	0	0
I/55 - obchvat Břeclav	0	0	0	4	3	1	8
I/40 (vyřazeno)	2	2	0	2	2	4	12
I/40 alt.	3	2	0	3	2	2	12
II/414	0	0	0	3	2	2	7
VRT							
Slovensko - Břeclav	0	0	0	4	3	3	9
Rakousko - Břeclav	0	2	0	3	3	3	11
Břeclav - Přibice	0	3	0	3	2	2	10
DOL							
Varianta A - říční	0	2	0	5	4	4	15
Varianta B - kanál	0	3	0	5	4	3	15
Rozvojové - navrhované průmyslové plochy							
Břeclav	0	0	0	0	0	0	0
VVTL plynovod DN 700 Dolní Dunajovice – KS 8 Břeclav							
	2	3	0	4	3	2	14
0 - není střet, 1- pouze dotyk s možným střetem, 2 - okrajový málo významný střet, 3 - významný střet, 4 - závažný střet 5 - velmi závažný střet							

### *Komentář k tabulce*

**R 52 – varianta 1 - přes Nové Mlýny** - navrhovaná trasa v této variantě prochází po okraji zvláště chráněného území PR Věstonická nádrž a v blízkosti PP Betlém. PR Věstonická nádrž je současně navržena jako ptačí oblast Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny soustavy NATURA 2000. Lužní porosty severně od nádrží, Mušovský luh, jsou navrženy jako evropsky významná lokalita soustavy NATURA 2000. Jižně od nádrží navrhovaná komunikace prochází po okraji CHKO a biosférické rezervace Pálava. V hranicích CHKO Pálava je rovněž navržena ptačí oblast soustavy NATURA 2000. U Mikulova pak trasa společně s alternativní prochází opět územím CHKO Pálava, biosférickou rezervací Pálava a ptačí oblastí Pálava.

Z území soustavy NATURA 2000 bude přímo zasažena především evropsky významná lokalita Mušovský luh. Tento negativní zásah není možné adekvátně kompenzovat či eliminovat. Negativní vliv na ptačí oblast Pálava je možné minimalizovat pouze vyloučením zásahů do území CHKO Pálava, rozšířením komunikace mimo její území a vyloučením jakýchkoliv doprovodných staveb na území CHKO. Stejná situace je u ptačí oblasti Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny.

Významný bude střet se skladebnými částmi ÚSES vyšších úrovní. Biokoridory procházející po vodních nádržích a jejich březích údolí budou přemostěny, u biokoridorů reprezentujících normální hydrické řady je nezbytné v podrobnější dokumentaci vyhodnotit možnosti přechodu přes těleso komunikace. Severně od nádrží trasa významně negativně zasáhne do lesních porostů regionálního biocentra Vrkoč.

Varianta byla posuzována v rámci ÚPG JMK a v souladu s výsledky SEA ÚPG JMK byla z ÚPG Břeclavska vyloučena

**R 52 – varianta 1X** – tato navržená trasa se liší od základní varianty Nové Mlýny tím, že neprochází, ale těsně obchází Mušovský luh a má tak snížený vliv na zvláště chráněná území, území NATURA 2000, ÚSES vyšších úrovní i lesní porosty v tomto variantním úseku.

**R 52 – alternativa 2 - přes Brod nad Dyjí** – navrhovaná trasa této varianty není ve střetu se zvláště chráněnými územími. Ve střední části v dostatečném odstupu míjí navrženou evropsky významnou lokalitu Dunajovické kopce. U Mikulova pak trasa společně s základní prochází územím CHKO Pálava, biosférickou rezervací Pálava a ptačí oblastí Pálava.

Významný bude střet s trasami biokoridorů vyšších úrovní. Biokoridor procházející po vodní nádrži bude přemostěn. Biokoridor procházející po břehu nádrže bude významně negativně ovlivněn. U biokoridorů reprezentujících normální hydrické řady je nezbytné v podrobnější dokumentaci vyhodnotit střety s biokoridory a navrhnout řešení. Budování této trasy zasáhne méně významně do lesních porostů.

Z porovnání navržených variant silnice R 52 je zřejmé, že varianta 1x má v území více konfliktů s prvky ochrany přírody a soustavou NATURA 2000, než alternativní varianta 2.

**R 55** – navrhovaná trasa komunikace R 55 na území Břeclavska je bezkonfliktní.

Ke střetům se zvláště chráněnými územími a územími soustavy NATURA 2000 nedochází.

**I/50** - Navrhovaný jihovýchodní obchvat přechází v napříč severním okrajem ptačí oblasti Soutok – Tvrdonicko a evropsky významnou lokalitu Soutok - Podluží. Záměr křížuje tyto lokality v jejich nejužším místě, tedy v prostoru s relativně nejmenším možným dopadem a dále kříží 2 biokoridory.

**I/40 – základní trasa** – prochází po jižním okraji CHKO a biosférické rezervace Pálava. Negativní ovlivnění lze předpokládat u NPR Slanisko u Nesytu, které navržená trasa těsně míjí po jižním okraji. Ve větší vzdálenosti bez přímého negativního vlivu se nachází NPP Rendezvous. Významný negativní střet má navržená trasa s územími soustavy NATURA 2000. Především jsou to ptačí oblasti Pálava, Lednické rybníky, Soutok –Tvrdonicko, kolem kterých těsně prochází.. Z evropsky významných lokalit trasa může negativně ovlivnit lokalitu Slanisko u Nesytu, Skalky u Sedlece, Bezručovu alej, Rendezvous, Soutok - Podluží.

Negativní vliv na ptačí oblast Pálava je možné minimalizovat omezením zásahů do území CHKO Pálava a vyloučením jakýchkoliv doprovodných staveb na území CHKO. Z dalších území NATURA

2000 může být významně negativně zasažena především evropsky významná lokalita Slanisko u Nesytu. Tento negativní zásah není však možné dostatečně vyhodnotit bez zpřesnění dokumentace a zjištění všech dalších vlivů v území.

Závažný negativní střet bude s lesními ekosystémy.

**I/40 – alt. varianta** – Liší se od základní varianty trasováním v části Valtice - Břeclav. Prochází v trase stávající silnice, těsně míjí NPR Rendezvous, která je zároveň evropsky významnou lokalitou soustavy NATURA 2000. Komunikace pak zasáhne západně od Břeclavi okraje lesních porostů.

#### **Z dalších záměrů**

**VRT** Hraniční trasy prochází evropsky významnou lokalitou Soutok-Podluží, a ptačí oblasti ptačí oblast Soutok - Tvrdonicko a kříží NRBC Soutok, NRBK Morava a Dyje. Společná tras Břeclav - Přibice prochází evropsky významnou lokalitou Trkmanské louky, Vranovický a Plačkův les a prochází po okraji evropsky významné lokality Trkmanec a Pouzdřanská step. Trasa dále prochází po okraji PR Plačkův les a NPR Pouzdřanská step.

#### **Vodní cesta DOL - včetně napojení přístavu Břeclav**

Realizací celého záměru dojde k velmi závažnému a nevratnému poškození navržených ptačích oblastí i řady evropsky významných lokalit soustavy NATURA 2000. Na Břeclavsku jsou to ptačí oblast Soutok - Tvrdonicko a z navržených evropsky významných lokalit Soutok – Podluží. Střety navrhovaného záměru v obou variantách se zájmy ochrany přírody a krajiny a územími soustavy NATURA 2000 jsou natolik závažné, že je zřejmě nebude možné eliminovat, minimalizovat či kompenzovat.

## **C.6. Vlivy na antropogenní systémy, jejich složky a funkce**

### **C.6.1. Památky - Obecné vyhodnocení vlivu na památky**

Všechny trasy uvažovaných komunikací jsou vedeny mimo památkově chráněné objekty. Prakticky jediným významným zásahem je vedení komunikace I/40 Lednicko – Valtickým areálem, kde je vhodnější vést trasu ve stopě stávající komunikace, tak aby nedocházelo k dalším zásahům do území (viz příloha č. 23. BRE).

Realizací I/40 dojde k odlehčení automobilové dopravy přes Valtice o cca 4100 vozidel denně. Lze očekávat kladný vliv na stavby Městské památkové zóny - území historického jádra města Valtice.

### **C.6.2. Zhodnocení využití kulturních a archeologických památek v souvislosti s rozvojem cestovním ruchem**

Návštěva památek je součástí cestovního ruchu a úzce souvisí s rekreací. Součástí návrhu ÚPG JMK nebyl návrh ploch pro rekreaci a cestovní ruch, proto byly stručné popisy provedeny v rámci SEA ÚPG JMK. Následuje stručný popis rekreace a cestovního ruchu na území Břeclavska.

#### *Charakteristika rekreace a cestovního ruchu:*

Území Břeclavska není územím s mimořádnými podmínkami pro rekreaci a cestovní ruch, přesto je zde řada atraktivit, některé z nich mají i význam mezinárodní.

#### *Druhy rekreace, provozované na území Břeclavska:*

- rekreace u vody (koupání a další vodní sporty, rybářství) - má dobré předpoklady vzhledem ke klimatickým podmínkám, i když některé druhy aktivit jsou omezeny nízkou kvalitou vod v přírodních nádržích,
- turistika, cykloturistika, hypoturistika (také hypoterapie),
- návštěva historických památek (objekty, archeologická naleziště),
- návštěva kvalitních přírodních prostředí

- návštěva území s kombinací dvou předcházejících druhů (Lednicko - Valtický areál),
- kongresová (veletržní) turistika,
- lázeňství,
- rybaření, myslivost ,
- vinařství a vinařská turistika,
- tradice, folklórní slavnosti,
- návštěva sportovních akcí,
- nákupní turistika,
- individuální rekreace v rekreačních chalupách a chatách - většinou v kvalitnějším přírodním prostředí (a celkově i životním prostředí) - poměrně rozsáhlé vlastnictví těchto objektů je specifikem ČR - pozůstatek období socialismu
- agroturistika - prozatím v menší míře

Méně vhodné jsou podmínky pro zimní sporty, které mají spíše místní význam.

### **C.6.3. Hlavní oblasti rekreace a cestovního ruchu:**

#### **Lednicko-Valtický areál a okolí**

Území, kde se rozvíjí poznávací, vinařská turistika, rekreace u vody, cykloturistika.

Hlavní atraktivitou území je Lednicko-Valtický areál, patřící do světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO. Dále chráněná krajinná oblast Pálava, která je biosférickou rezervací UNESCO. Pro vodní sporty slouží Novomlýnské nádrže, v Lednici a Pasohlávkách se rozvíjejí projekty lázeňství. V území je řada národních kulturních památek a významných archeologických nalezišť.

#### *Dopady související s navrhovanou dopravou:*

Zkvalitnění dopravní infrastruktury zlepší dostupnost území využívaných pro cestovní ruch a rekreaci a tím pro ně také zlepší podmínky, a to i v mezinárodním měřítku. Na druhé straně se tím zvětší negativní dopady na životní prostředí v územích okolo těchto dopravních tras.

Kromě toho se v příhraničí projevují negativní dopady z dopravy související s nákupní turistikou.

Negativní dopady z dopravy - hluk a emise - se projevují zhoršením kvality životního prostředí podél tras. Budovy a tedy i historické památky jsou poškozovány vibracemi a emisemi. Často jsou také znehodnocovány estetické kvality kulturně a historicky cenných území. Např. výstavbou mostních objektů, liniových staveb s protihlukovými stěnami aj. jsou do krajiny vnášeny nové antropogenní prvky, které mohou narušit urbanistickou kompozici, panorama sídla, působení dominant apod.

#### *Doporučení pro snížení negativních dopadů na ŽP:*

- dobudování záchytných parkovišť a dobudování ekologické hromadné dopravy v místě vysoké turistické atraktivity
- dobudování hygienických zařízení s důsledným čištěním odpadních vod,
- důsledný sběr a odvoz odpadků.

Pozn:

Rozvoj cestovního ruchu v územích mimo urbanizační osy a v marginálních zónách může přispět k udržení území, což může mít druhotně pozitivní vliv na ŽP.

#### *Využití památek v cestovním ruchu*

Lokalizace památek je patrná na výkrese č.25 Bre.

Největšími atraktivitami pro cestovní ruch jsou přírodní a kulturně historické hodnoty území. Často dochází k jejich vzájemnému prolínání a také možnost jejich využití pro cestovní ruch, jejich ochrana a také dopady v souvislosti s životním prostředím jsou obdobné.

Památkově chráněné objekty jsou využívány pro kulturně poznávací turistiku. Přitom návštěva kulturních památek (hrady, zámky, muzea atp.) patří k nejoblíbenějším aktivitám cestovního ruchu v kraji. Ochrana kulturního dědictví je upravena legislativně zákonem 20/1987 Sb., O státní památkové péči, ve znění novel, a vyhláškou č. 66/1988 Sb. (včetně změn) kterou se provádí zákon České národní rady č. 20/1987 Sb.

Kulturní památky se zapisují do Ústředního seznamu kulturních památek České republiky. Ten vede odborná organizace státní památkové péče. Ústřední seznam je souborem základních údajů, které určují kulturní památku, památkovou rezervaci a památkovou zónu.

Pro přehlednost je vhodné zopakovat základní předmět ochrany (podrobně bylo popsáno v části A. Rozborová část)

#### *Ochrana kulturních hodnot*

- území plošné památkové ochrany a nemovité kulturní památky.

#### *Plošná ochrana*

- městské památkové rezervace
- vesnická památkové rezervace
- městská památková zóna
- vesnická památková zóna
- krajinná památková zóna
- ostatní památkové rezervace (např. soubor technických památek)

#### *Jednotlivé nemovité kulturní památky:*

- národní kulturní památky
- světové kulturní dědictví

Kromě výše uvedeného jsou významná také poutní místa a další objekty a místa sakrální i světské architektury.

#### *Archeologické památky*

Celé území kraje je považováno za území s archeologickými zájmy. Vždy je nutno postupovat v souladu s platnou legislativou - zákon č. 20/1987 Sb. O státní památkové péči, ve znění novel.

- archeologické památkové rezervace
- archeologické naleziště

#### *Nejvýznamnější památky na území Břeclavska*

Významnost památek je dána jejich historickou hodnotou. Z hlediska cestovního ruchu je důležitým ukazatelem návštěvnost památek (ta souvisí s historickou hodnotou, ne vždy však platí, že nejhodnotnější památka je nejvíce navštěvována).

K historickým památkám s největší návštěvností patří i v rámci JMK zámek Lednice (národní kulturní památka - dále jen NKP). Dalšími hojně navštěvovanými památkami jsou zámek Valtice (NKP), zámek Mikulov a archeologické muzeum Dolní Věstonice.

Hojně navštěvovaný je Lednicko-valtický areál, zapsaný v Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO s řadou historických objektů. Součástí areálu je Pohansko, dokládající slovanskou minulost. Zámek s muzeem vinařství v Mikulově je v Městské památkové rezervaci, kde je také Dietrichsteinská hrobka a největším židovským hřbitov na jižní Moravě.



Navštěvované jsou také místa s lidovou architekturou (např. Pavlov, Dolní Věstonice) a turisty lákají také doklady osídlení z dávných období (Věstovická Venuše, nálezy z dob opevněného tábora římských vojsk Marka Aurelia u Pasohlávek).

Kromě toho je zde řada historických objektů zasazena do malebného území Pálavy.

#### *Dopady na ŽP a ochrana ŽP*

Památky spoluvytvářejí sídla, krajinu a jsou součástí životního prostředí, které na ně působí, ale zároveň i ony působí na něj (zejména po stránce estetické).

U řady památek se projevují negativní jevy:

- špatný stavebně technický stav v důsledku nevyužívání nebo nevhodného využívání v předchozích letech (dnes i problém některých navrácených objektů v restituci),
- nadále nevyužívané objekty v důsledku nemožnosti najít vhodnou náplň,
- nedostatečná údržba - zhoršování stavebně-technického stavu kulturních památek,
- nadměrná koncentrace návštěvnosti v některých lokalitách a s tím související koncentrace negativních dopadů na ŽP - zhoršování stavebně technického stavu, negativní dopady z dopravy, negativní dopady se špatnou likvidací odpadů,
- nevhodné stavební úpravy památkových a ostatních objektů dokladující historický a kulturní vývoj v území.

#### *Závěr:*

Památkové objekty a území jsou vzhledem ke své hodnotě chráněny zákonnými předpisy, na druhé straně jsou využívány v cestovním ruchu, což někdy vede k jejich zvýšené zátěži, s tím souvisí řada dalších negativních jevů.

Přes všechna rizika spojená s využíváním památek, je jejich využití pro cestovní ruch možné, dokonce žádoucí, protože památka, která není využívána pro poznávání nebo jiné vhodné účely je mrtvá - nepředává poselství doby a ani nemá jinou užitnou hodnotu. Nevyužívané objekty také často chátrají a naopak vhodné využití pomáhá zachovat některé památky. Je však třeba dodržovat opatření, aby nedocházelo k jejich devastaci.

Památky je tedy možno využívat v cestovním ruchu, je však třeba dodržovat jejich ochranu, protože jen zachovalá památka jak po stránce stavebně technické tak bez nevhodných úprav a přiměřeně využívaná zůstává atraktivní a tedy i využitelná pro cestovní ruch - podmínky památkové ochrany tedy nejsou limitem rozvoje, ale znamenají zvýšení atraktivity pro rekreaci a cestovní ruch .

#### *Navrhovaná opatření:*

- údržba objektů,
- vhodné využití,
- nepřetěžování atraktivních území,
- dobudování technické infrastruktury,
- dobudování vybavenosti pro cestovní ruch,
- dobudování komunikační sítě a záchytných parkovišť, eventuelně zavedení ekologické dopravy z místa parkování k památce,
- dobudování informačního systému,
- využití památek vhodně kombinovat s jinými atraktivitami území,
- vytvoření podmínek pro turisty, cykloturisty – značení stezek, úschova kol,...
- popularizace i méně známých památek – rozložení návštěvnosti,
- využívání příjmu z návštěvnosti památek na jejich obnovu,
- zlepšení organizaci,
- vytváření opatření při větších nárazových akcích, kdy se do území dostává více lidí, aut a dochází ke koncentraci negativních dopadů – např. na poutních místech, folklórních akcích,
- eliminace negativních dopadů v souvislosti s dopravou - vibrace, emise, které poškozují objekty,

- zajišťování ochrany dokladů historického urbanistického uspořádání,
- zajišťování ochrany krajinného rázu,
- ochrana přírodního prostředí – řada památek je atraktivní v souvislosti s využíváním přírodních atraktivit území.

## **C.7. Vlivy na kulturní hodnoty nehmotné povahy (místní tradice apod.)**

Jedním z podstatných úkolů územního plánování, tedy i hlavními cíli Jihomoravského kraje a v návaznosti i území Břeclavska je:

- hospodářská a sociální soudržnost
- zachování přírodních zdrojů a kulturního dědictví
- vyšší konkurenceschopnost v evropském kontextu

V zadání ÚPG Břeclavska je tak vysloven požadavek na zapracování ochrany kulturních památek, památkově chráněných území a jejich ochranných pásem. Toto je v dostatečné míře v ÚPG Břeclavska řešeno v kapitolách ochrana civilizačních a kulturních hodnot.

V ÚPG Břeclavska nejsou navrhována řešení, která by ve svém důsledku mohla negativně ovlivňovat kulturní hodnoty nehmotné povahy (místní tradice apod.). Z kontextu vyplývá, že zabezpečení stability sídel respektováním vývoje sídelní struktury dle usměrněné urbanizace napomáhá zachování kulturních tradic. Ochrana hodnot nehmotné povahy spočívá zejména na návrhu uspořádání sídelní struktury, přičemž se reflektují obecné vývojové trendy sídel v podmínkách Břeclavska a vytváří předpoklady pro stabilizaci případně posílení sídel v marginálních územích pro zachování lidských činností zajišťujících péči o kulturní krajinu.

ÚPG Břeclavska předpokládá udržování tradičních výrobních a udržování tradic mj. z důvodu zachování turistické atraktivnosti v těchto územích.

## **C.8. Vlivy na strukturu a funkční využití území**

### **C.8.1. Struktura a funkční využití území**

Prognóza ÚPG JMK vychází z předpokladu, že celkový počet obyvatel na území JMK nebude narůstat, bude naopak postupně klesat (platí i pro Břeclavsko). Obyvatelé žijí v sídlech (městech a obcích), které jsou součástí sídelní struktury, která vznikla postupným dlouhodobým vývojem.

Jednotlivá sídla se liší polohou, přírodními podmínkami, jejich rozvoj je odlišný i v důsledku lidské činnosti. Každé sídlo plní určité funkce - bydlení, výroba, rekreace.

Plnění těchto funkcí a vazby mezi nimi jsou realizovány prostřednictvím dopravní sítě, význam dopravy v území postupně narůstá. Sídla, která leží na významnějších dopravních tazích mají výhodu lepší dopravní dostupnosti a tím lepší předpoklad rozvoje.

Na území Břeclavska je sídelní struktura charakteristická poměrně velkou hustotou sídel a komunikací nižšího řádu. Hustota sídel souvisí se způsobem obživy, tedy vyplývá z dřívějšího převážně zemědělského způsobu života. Středisky osídlení byla sídla panství, později centra ve střediskové soustavě osídlení vytvářené za socialismu. Větší a zároveň významná změna probíhala v souvislosti s průmyslovou revolucí, kdy v důsledku migrace obyvatel do měst docházelo k jejich významnému zvětšení a změně v hierarchii sídel. To vše odráží současná soustava. Její funkčnost je v současnosti do určité míry narušena poklesem zemědělské produkce a navazujících činností a nedostatkem pracovních příležitostí v některých částech kraje - to přináší riziko potencionálních negativních dopadů na životní prostředí v těchto územích. Aby k tomu nedocházelo, je nutno vytvářet předpoklady k udržení jejich životaschopnosti.

K základním předpokladům patří dobré podmínky pro vznik pracovních příležitostí - s tím souvisí dostatek rozvojových ploch pro podnikání (ÚPG zahrnuje pouze velké záměry s větším počtem příležitostí, menší jsou předmětem ÚPN obcí) a dobrá dostupnost a odpovídající technická infrastruktura.

Pro zabezpečení kvalitního života obyvatel je nutno vytvářet předpoklady pro uspokojování jejich potřeb, které se děje prostřednictvím funkcí - bydlení (včetně občanské vybavenosti), výroby a rekreace. Tyto funkce mají územní průmět, který je předmětem územně plánovací činnosti - jejím cílem je navrhnout dostatek ploch. Kromě jejich množství je však třeba také sledovat jejich kvalitu a jejich vliv na životního prostředí.

#### *Bydlení*

U obytných funkcí sídel, včetně některých druhů občanské vybavenosti (školy, zdravotnická zařízení, apod.) jsou vyšší nároky na hygienickou, psychickou a estetickou pohodu.

#### *Výroba*

Výrobu je pro posuzování podle kriteria funkcí účelné rozdělovat na výrobu ve výrobních areálech bez rozlišení na průmyslovou nebo zemědělskou a na výrobu rostlinou realizovanou na plochách zemědělských pozemků. S touto funkcí souvisí také potencionální těžba nerostných surovin v chráněných ložiskových územích. Výroba v rámci hodnocení vlivu na životní prostředí představuje spíše rizikový faktor v území a zatímco hodnotíme dopady návrhu prognózy Břeclavska na funkci bydlení a rekreace, u výroby průmyslové a zemědělské živočišné posuzujeme její působení na životní prostředí. Naopak hodnotíme dopady návrhu na výrobu zemědělskou rostlinnou - to je předmětem problematiky zemědělského půdního fondu.

#### *Rekreace*

U funkce rekreační jsou stejně jako u bydlení vyšší nároky na hygienickou, psychickou a estetickou pohodu.

Někdy ale může mít rekreace negativní dopady na některé složky životního prostředí.

Jednotlivé funkce sídel a vazby mezi nimi jsou realizovány prostřednictvím dopravní sítě, která na jedné straně přispívá ke zkvalitnění funkcí (lepší dostupnost za prací, občanskou vybaveností a rekreací, větší sortiment zboží apod.), na druhé straně na ně působí negativně (exhalace, hluk, plošné nároky na parkování,...). Dopravní síť má také vliv na sídelní strukturu - sídla ležící na významnějších dopravních tazích mají výhodu lepší dopravní dostupností a tím lepší předpoklad rozvoje – s tím na druhou stranu souvisí zvyšující se negativní působení na životní prostředí.

V hodnocení dopadů navrhovaného řešení ÚPG Břeclavska na sídelní strukturu a funkční využití území byl posuzován vliv na jednotlivé funkce a také jejich vliv na životní prostředí.

Předmětem posouzení bylo hodnocení dopadů navrhovaného řešení:

- rozvoje sídelní struktury - vybrané modelové varianty A – usměrněné suburbanizace, která předpokládá rozvolnění (i když v menší míře než dnes) zejména v okolí města Brna a očekává obdobná vývoj v menším i v okolí vybraných sídel (bývalých okresních měst).
- strategických průmyslových zón
- vodních ploch
- dopravy

#### *Sídelní struktura, funkce*

Hodnocení bylo rozděleno na území vybraných sídel a jejich okolí a území ostatní.

#### *Území vybraných sídel a jejich okolí*

V území převážně platí, že obce mají dostatek ploch pro rozvoj a v průběhu zpracování a projednávání ÚPD obcí jsou vyloučeny plochy nevhodné z hlediska životního prostředí a jejich případné negativní působení je eliminováno regulativy (co je v území přípustné a nepřípustné).

I zde se mohou projevit negativní dopady v souvislosti s nevhodnou zástavbou a také s případným nárůstem dopravy.

Vliv rozvoje dle modelové varianty A je však minimální.

### *Území ostatní*

Jedná se o území, která jsou v ÚPG JMK označena jako území na urbanizačních osách, mimo urbanizační osy a periferní oblasti.

Pro rozvoj sídel na urbanizačních osách platí totéž co výše - ÚPN obcí mají dostatek ploch pro rozvoj a v průběhu zpracování a projednávání jsou vyloučeny plochy nevhodné z hlediska životního prostředí. Mohou se projevit negativní dopady v souvislosti s nevhodnou zástavbou a s nárůstem dopravy.

Lze očekávat, že v územích více vzdálených od středisek osídlení, dostatku pracovních příležitostí a občanské vybavenosti (týká se zejména JZ části JMK a členitých území na Z, SZ, SV JMK) nebude bez zásahů vyžadujících přiměřené ekonomické náklady možno udržet odpovídající počet obyvatel.

Pokud budou tyto oblasti zanechány přirozenému vývoji, bude docházet ke snižování počtu obyvatel, a to o něco více než v jiných částech kraje vzhledem k malému počtu pracovních příležitostí, nedostatečné občanské vybavenosti a k jejich ztížené dostupnosti. Lze očekávat, že v těchto územích bude ubývat ekonomicky aktivního obyvatelstva, a to zejména rodin s dětmi, a bude se zvyšovat podíl starších věkových skupin (tak jak tomu již je v současnosti, což je patrné z průměrného věku obyvatel příslušných obcí).

Je pravděpodobné, že některé menší, špatně dostupné obce změní svoji funkci (na rekreační) nebo zaniknou úplně, toto však bude proces dlouhodobější, pravděpodobně přesahující návrhové období Územní prognózy Jihomoravského kraje.

V ÚPG je celé území Břeclavska rozčleněno podle typů urbánního území na území na hlavních urbanizačních osách, vedlejších urbanizačních osách, mimo urbanizační osy a území marginální. Pro sídla v jednotlivých výše uvedených typech území byla navržena doporučení pro využívání území obcí podle polohy ve struktuře osídlení.

Pro zajištění životaschopnosti území mimo exponované prostory (území mimo urbanizační osy a marginální území) doporučujeme provést další kategorizaci sídel, která bude předpokladem pro vytipování center venkovských mikroregionů. V ÚPG JMK byla navržena metoda klasifikace sídel (zejména na základě pracovního a obslužného významu). V dalších stupních (ÚP menších územních jednotek) bude třeba provést rozdělení obcí a stanovit pro ně regulativy. Aby vybraná sídla mohla plnit obslužnou funkci a poskytovat pracovní příležitosti, je třeba vytvářet pro to předpoklady - dobrou dostupnost a odpovídající technickou infrastrukturu.

### *Závěr*

Potřebu ploch pro bydlení a podnikání, související s mírným nárůstem počtu obyvatel, lze očekávat v okolí Břeclavi a také v sídlech na urbanizačních osách. Potřeba bude pokryta navrhovanými plochami v ÚPN příslušných obcí. Prakticky ve všech ÚPN obcí je nadhodnocené množství ploch navrhovaných pro výstavbu (nedojde ani k výraznému zvýšení zastavěného území). Limitujícím faktorem je potencionální nebezpečí záplav a s tím spojené omezení využití území (i když existují i limity související s ochranou přírody, zemědělského půdního fondu apod., ty jsou předmětem hodnocení v příslušných částech tohoto dokumentu).

Dále jsou rezervy pro výstavbu ve stávajícím současně zastavěném území sídel (zároveň se tím vyřeší problém opouštění objektů v důsledku výstavby na okraji sídel a jejich chátrání se všemi dalšími negativními důsledky).

Z hlediska vývoje sídelní struktury a jednotlivých funkcí není ve vztahu k životnímu prostředí významný rozdíl mezi modelovou variantou rozvoje kraje dle usměrněné suburbanizace a jinými možnostmi rozvoje kraje.

### *Návrh opatření:*

V dalších stupních územního plánování (v ÚPN VÚC, nebo ÚP menších územních jednotek - např. okresů nebo mikroregionů) je pro zajištění životaschopnosti území mimo urbanizační osy a

marginální území třeba provést rozdělení obcí a stanovit pro ně regulativy - vybrat sídla, která budou moci plnit funkci center (s pracovními příležitostmi a funkcí obslužnou).

Je třeba vytvářet pro to předpoklady, aby vybraná sídla mohla plnit výše uvedenou funkci - dobrou dostupnost a odpovídající technickou infrastrukturu.

### *Plochy strategických průmyslových zón*

Součástí návrhu ÚPG Břeclavska je vymezení průmyslové zóny Břeclav.

Již při výběru a návrhu této plochy byla zohledněna lokalizace tak, aby nedocházelo ke významným střetům s bydlením a rekreací a nedocházelo k negativním dopadům na životní prostředí a to z hlediska ochrany jednotlivých složek životního prostředí a lidského zdraví. Navíc předpokládáme při očekávané výstavbě každého návrhu nové výrobní plochy plnění všech zákonných požadavků, tedy i týkajících se jednotlivých složek životního prostředí. Posouzení konkrétního druhu činnosti bude ve většině případů předmětem podrobnějších hodnocení v procesu EIA, u menších záměrů pak v rámci stavebního řízení.

Nadměrné negativní dopady na cennější složky životního prostředí či veřejné zdraví z provozovaných záměrů jsou málo pravděpodobné, protože již výběrem lokality jsou předem minimalizovány.

### *Doprava*

Plnění funkcí a vazeb mezi sídly jsou realizovány prostřednictvím dopravní sítě. Její nedobrá funkčnost či neoptimálnost dlouhodobě vnáší do území disproporce, které se projevují vyšším negativním působením než při optimalizované síti.

Rozvoj území, který je závislý na vysoké mobilitě, přináší negativní dopady na životní prostředí související se zvýšenou dopravní zátěží na komunikacích (zvýšení hluku) a emisemi škodlivin ze spalovacích motorů (znečištění ovzduší). Tato působení se projevují jak v území podél komunikací, tak i v sídlech.

Modely rozvoje, které mají vysokou závislost na mobilitě a tedy i dostupnosti pohonných hmot, přestávají určité ohrožení funkčnosti vazeb v území při výkyvech cen, či přímo nedostatku pohonných hmot. S ohledem na rychlý nárůst světové spotřeby ropy (spojené zejména s životním stylem USA a rozvojem Číny a jejího automobilismu) se dle některých studií odhaduje, že v blízké budoucnosti dojde k převisu poptávky po ropných produktech nad možnostmi světové těžby a úpravy ropy. Tedy lze očekávat v relativně blízkém časovém horizontu nedostatek ropy a jejích produktů a z toho vyplývající výrazný růst její ceny.

Je proto nezbytné hledat pro rozvoj kraje a dopravní obsluhu jeho území ten nejracionalnější model. Na základě předchozích prací (generel dopravy, ÚPG JMK a SEA) bylo odvozeno, že právě usměrněná suburbanizace bude znamenat relativně nejnižší požadavky na dopravní výkony potřebné pro obsluhu území kraje. Pro vybraný model rozvoje kraje pak byla požadována další optimalizace silniční sítě. Precizováním jednotlivých modelů pak byla vytvořena koncepce silniční a dálniční dopravy s několika variantními řešeními.

Nově navrhovaná síť komunikací na jedné straně prochází územími novými, tedy v současnosti nezátíženými dopravou. Na druhou stranu jsou nové trasy komunikací a některé úseky stávajících komunikací vedeny tak, aby doprava neprocházela sídly - tím dojde ke zmenšení negativních dopadů na bydlení (i když i nové trasy procházejí kolem sídel a mohou se projevit dopady, celkové negativní působení bude menší).

Zhodnocením dopravy se obecně zabývá následující kapitola C.1.8.2. Doprava. Konkrétní dopady realizace komunikací, jejichž realizace je předpokládána v ÚPG Břeclavska, jsou níže stručně naznačeny (postupně podle jejich hierarchie):

### *Rychlostní komunikace*

- R 52 - znamená zlepšení dostupnosti Brna a Mikulova a zejména strategické kvalitní spojení do Rakouska (Wien). Základní varianta 1x má negativní dopady na rekreaci a předpokládané

lázeňské využití území u Novomlýnských nádrží v lokalitě Pasohlávky. Zde je (i přes existenci návrhu trasování R52) uvažováno s výstavbou dalších rekreačních zařízení. Prakticky je možno říci, že se pak bude jednat o rekreaci u rychlostní komunikace. Nutno dále doplnit, že pokud bude tato komunikace budována ve variantě 1x, bude nutné v celém území, kde bude R52 ve stopě stávající I/52 znovu vybudovat obslužné komunikace.

- R55 - rozšíření stávající I/55 znamená bezpečnější spojení na ose Břeclav Hodonín s výhledovým pokračováním dále směrem na Moravský Písek

#### *Silnice I. třídy*

- I/40, v nové trase znamená zlepšení situace v dostupnosti sídel, kromě toho se sníží negativní dopady z dopravy ve Valticích, Mikulově a Břeclavi - Poštorné,

Aby byla zajištěna dobrá funkčnost sídelní struktury je třeba vybudovat nejen výše uvedenou dopravní síť, ale také dobudovat nebo zlepšit síť silnic II. a III. třídy.

#### *Závěr:*

Pro zabezpečení dobrého fungování sídelní struktury je silniční síť nezbytná. Ve velké většině návrh zahrnutý v ÚPG JMK a dále převedený do ÚPG Břeclavska má pozitivní vliv jak na zkvalitnění dostupnosti, tak zlepšení životního prostředí sídel (vedení nových tras mimo sídla, u stávajících komunikací obchvaty sídel) a dochází tedy ke zlepšení funkce bydlení a rekreace.

Realizace R 52 znamená výrazné zlepšení kvality dopravy, zejména vzhledem k požadavku zlepšení dostupnosti vzdálenějších cílů. Význam těchto komunikací zajisté vzrůstá se současnou geopolitickou situací v Evropě, kdy se očekává zvýšení vazeb na jih.

U R 52 je v základní variantě problematický úsek procházející přes Novomlýnské nádrže, negativní dopady se zřejmě projeví u rekreačního využití horní nádrže, kromě toho mohou vzniknout dopady estetické na krajinný ráz v území pod Pálavou, což může mít zpětný negativní dopad na obytné a rekreační funkce v území. Nutno dodat, že případné dopady lze technickým řešením minimalizovat na úroveň vyhovující legislativním požadavkům. Je otázkou, zda realizace záměru s nákladnými vynucenými opatřeními bude odůvodnitelná.

Aby byla zajištěna dobrá funkčnost sídelní struktury, je třeba dobudovat a zkvalitnit nejen výše uvedenou dopravní síť, ale také zlepšit dopravní dostupnost sídel mimo hlavní dopravní trasy – tedy dobudovat nebo zlepšit síť silnic II. a III. třídy.

Obecně mají dopravní stavby často negativní dopady spojené s účinky hluku a emisí, i podlimitní hodnoty zhoršují obytné a rekreační prostředí sídel a jejich okolí. Kromě toho se projevují negativní dopady estetické (vedení tras na náspech, v zářezích, mostní tělesa, mimoúrovňová křížení) a také psychologické (omezení území a s tím související negativní pocity, narušení klidu v krajině, a to i ve vzdálenějších místech od komunikací, kde jsou hodnoty hluku podlimitní, ale vlnící se trasa komunikace v krajině narušuje pohodu). Kromě toho dochází k oddělení území za komunikací a tím ke zhoršení dostupnosti. To vše má pak další negativní dopady na kvalitu bydlení a rekreace.

Pozn: další druhy dopravy nebyly ve vztahu k sídelní struktuře a funkcím hodnoceny, protože ve vztahu k návrhu rozvoje Jihomoravského kraje nemají rozhodující vliv, eventuelně negativní dopady je třeba posoudit v podrobnějším hodnocení.

Otázkou zůstává případné rušení lokálních železničních tratí, které jsou sice někdy problematické po stránce ekonomické, ale jejich zrušení může mít vážné dopady na zhoršení dostupnosti sídel, v jejichž blízkosti procházejí.

### **C.8.2. Doprava**

#### *Úvod*

Základním a nutným předpokladem fungování každé dopravní stavby je plnění jejích dopravních funkcí, to znamená účelu, za jakým je tato stavba budována a zařazena do celkové dopravní koncepce. Pokud by dopravní stavba neměla plnit svoji dopravní funkci, neměla by její výstavba

žádný smysl. To prakticky znamená, že plnění dopravních funkcí je požadavek prvotní, ze kterého je nutno při návrhu a posouzení vycházet. Totéž se týká i dopravních systémů, složených z jednotlivých dílčích staveb.

Existuje samozřejmě celá řada dalších požadavků, které musí dopravní stavby a z nich složené dopravní systémy plnit. Požadavek optimálního (nikoli nadměrného) plnění dopravních funkcí je však prioritní, optimální fungování dopravy je cílem.

Tím samozřejmě není řečeno, že dopravní požadavky jsou nadřazeny požadavkům ochrany životního prostředí nebo jiným oprávněným požadavkům. Naopak, splnění požadovaných dopravních funkcí zároveň znamená, že (jinak vhodně řešená) dopravní stavba resp. systém přispívá svým způsobem k ochraně životního prostředí.

Předmětem strategického posouzení vlivů na životní prostředí není detailní posouzení jednotlivých dopravních funkcí jednotlivých staveb. To je předmětem dopravních koncepcí, zpracovávaných příslušnými pracovišti městskými případně státními. Přesto je nutno mít při posouzení vlivů na životní prostředí dopravní funkci na zřeteli. Dopravní požadavky a požadavky na ochranu životního prostředí mohou být protichůdné a vyžadují nezbytné kompromisy v obou oblastech. Od požadavku optimálního plnění dopravních funkcí však u dopravních staveb a systémů nelze ustupovat. Pokud by z jakéhokoliv důvodu takovéto (dopravně nevyhovující) stavby nebo systémy měly vzniknout, lze je označit za samoučelné a tedy s nezdůvodnitelnými kompromisy v dalších nedopravních oblastech (typicky v oblasti ochrany životního prostředí).

Předmětem strategického posouzení vlivů na životní prostředí není ani detailní posouzení konkrétního technického řešení (směrové, výškové a šířkové uspořádání resp. další charakteristiky) jednotlivých dopravních staveb. V zásadě jsou hodnoceny pouze střety s prvky ochrany životního prostředí (životního prostředí člověka a ochrany přírody a krajiny) a je upozorněno na možné problémy v těchto oblastech. Pokud neexistují mimořádně závažné střety s ochranou životního prostředí, které by některé z řešení jednoznačně vylučovalo, nejsou činěny závěry o vhodnosti nebo nevhodnosti staveb nebo systémů. To je předmětem dalších stupňů posouzení, kdy je známo jednak detailní (nebo detailnější) technické řešení, jednak možná technická opatření k ochraně životního prostředí.

Doprava probíhající po stávajících dopravních systémech (zejména silničních, ale i železničních) je vedena často v historických trasách, v uličních koridorech měst a obcí s nevyhovujícími dopravními parametry i vysokým zatížením obytných oblastí škodlivinami. Základem dopravní koncepce je proto vytvoření dostatečně kapacitních dopravních sítí, které jsou schopny přenést požadované objemy dopravy. Tím zároveň přispějí (samozřejmě při jejich vhodném návrhu) k ochraně životního prostředí při zmíněných historických dopravních koridorech.

Prioritou při návrhu dopravních systémů jsou (dle Nové dopravní politiky ČR, Ministerstvo dopravy ČR, leden 2004) tyto principy:

- princip optimalizace přepravní náročnosti (růst národní ekonomiky musí být možný i bez souběžného růstu dopravních výkonů),
- princip vhodné dělby přepravy mezi druhy dopravy (ke zvládnutí přepravních požadavků je třeba využít volnou kapacitu železniční a vodní dopravy tak, aby celospolečenské náklady a dopady byly minimální),
- princip snížení celkové ceny za přepravu a její přenesení na uživatele (přeprava musí být realizována ekonomicky nejvhodnější formou, uživatel dopravy musí platit celkové vzniklé náklady),
- princip zajištění udržitelnosti rozvoje dopravy (nezatěžování životního prostředí nad míru jeho schopnosti obnovy),
- princip zaměření dopravy na jejího uživatele (prostředí je třeba nastavit tak, aby uživatel a plátcé byli středem zájmu dopravních procesů).

Environmentální principy jsou potom (dle téhož materiálu) definovány následovně:

- princip obnovitelnosti (obnovitelné zdroje by měly být využívány efektivně a jejich spotřeba by neměla překročit dlouhodobé horizonty jejich přirozené regenerace),
- princip nahraditelnosti (neobnovitelné zdroje by měly být využívány efektivně a jejich používání by mělo být omezeno úrovní jejich nahraditelnosti obnovitelnými zdroji nebo jinými formami kapitálu),
- princip produkce odpadů (produkce odpadů a znečištění nesmí být rychlejší než schopnost prostředí je eliminovat),
- princip ekonomické odpovědnosti za škody na životním prostředí (činnosti škodící životnímu prostředí by měly být ekonomicky znevýhodněny oproti činnostem škodícím méně či neškodícím),
- princip ochrany biodiverzity (zajištění ochrany ohrožených druhů a stanovišť).

Prostým pohledem do uvedených bodů je možno zjistit, že tyto cíle jsou v některých případech dosti vzdálené. To by však nemělo být důvodem pro rezignování na jejich dosažení.

### *Dopravní koncepce*

Posouzení environmentálních principů

Podíl obnovitelných zdrojů (i v případě primárních zdrojů elektrické trakce) zůstává zanedbatelný. Energetickým základem dopravních systémů zůstávají fosilní paliva (založené v naprosté většině na produktech úpravy ropy), tedy neobnovitelné zdroje. Jejich spotřeba přitom dále roste. Plnění principu obnovitelnosti tedy zůstává u dopravních systémů problematické. V delším výhledu lze očekávat vývoj zcela nových pohonných jednotek, které již na ropných produktech a jiných neobnovitelných zdrojích nebudou založeny.

Dopravní systémy založené na nižší měrné spotřebě energií (tedy železniční doprava a vodní doprava) mohou představovat (prakticky málo významný) posun směrem k naplnění principu nahraditelnosti.

Produkce odpadů u dopravních systémů nepředstavuje významnější problém. Je spojena zejména s údržbovými a servisními činnostmi. Produkce znečištění je potom naopak u dopravních systémů jedním z klíčových problémů. Dochází sice k postupné restrikci limitů vypouštěného znečištění (blíže viz část ovzduší), stárí provozovaných dopravních prostředků i nárůsty intenzit dopravy však tento vývoj do značné míry znehodnocují.

Princip ekonomické odpovědnosti za škody na životním prostředí není řešen samostatným nástrojem, ale přes státní rozpočet, kde jsou přerozdělovány prostředky získané daní z paliv, silničních daní, dálničních poplatků resp. jiných nástrojů. Připravovaný systém elektronického mýtného umožní přizpůsobit platbu úměrně odvedenému dopravnímu výkonu, i zde však pravděpodobně půjde o prostředky, které budou dále přerozdělovány ve státním rozpočtu.

Ochrana biodiverzity je dalším z významných problémů dopravních staveb. Nejde jen o ochranu zvláště chráněných stanovišť a lokalit, ale o celkovou fragmentaci krajiny a vytváření izolovaných společenstev. Dopravní stavby proto musí ve větší míře než dosud obsahovat opatření pro příčný průchod svými koridory.

Uvedené skutečnosti samozřejmě nejsou specifiky Břeclavska, ale představují obecný stav dopravních systémů kdekoli na území České republiky resp. Evropy.

### **C.8.3. Vliv na estetické kvality území**

Estetické kvality území můžeme posuzovat ze dvou hledisek - a to z hlediska území se zvláště vysokou estetickou hodnotou, tedy se zvláště dochovaným krajinným rázem a z hlediska území sídel, kde souvisí s významnými kompozičními hodnotami.

#### *Krajinný ráz*

Území Břeclavi a okolí



Z hlediska vztahu ke krajinnému rázu se neprojeví výrazné dopady. Určité negativní dopady se mohou v menší míře projevit v souvislosti s nevhodnou výstavbou, někdy i jeden nevhodný objekt umístěný v exponované poloze může znamenat negativní dopady po stránce estetické a narušení krajinného rázu.

#### Území ostatní

Ke změně krajinného rázu může docházet v souvislosti se snižováním počtu obyvatel v území, neobhospodařováním zemědělských a dalších ploch. Úbytek obyvatel a změna využití území nemusí sama o sobě znamenat zhoršení krajinného rázu, ale ke změnám je třeba přistupovat plánovitě.

#### *Další estetické dopady a souvislosti*

Problematika estetických hodnot sídel souvisí s územně plánovací činností ve městech a obcích a s řešením jednotlivých staveb a prostor, ty zároveň spoluvytvářejí krajinný ráz. Na působení sídel v území má vliv jeho umístění v krajině, dominanty a podobně. Významné je také působení objektů dokládajících historický vývoj v území.

Významnou roli sehrávají v území dominanty, které jsou zároveň orientačními body v krajině. Ty mohou působit pozitivně nebo naopak negativně (dominanty výrobních areálů, zemědělských nebo průmyslových). Kromě dominant architektonických jsou významné také dominanty přírodní.

Je třeba si uvědomit, že každá nová výstavba v území má dopady na území po stránce estetické – v případě ÚPG Břeclavska se jedná zejména o stavby dopravní. Každá liniová stavba s velkými nároky na prostorové parametry znamená vždy významný zásah do krajiny (DOL, rychlostní komunikace).

#### *Závěr:*

Dopady na krajinný ráz souvisí s výstavbou nevhodných objektů, neodpovídajících svým charakterem venkovskému prostředí. S tím souvisí možné narušení krajinného rázu.

Kromě toho se také projeví negativní estetické dopady v souvislosti s výstavbou dopravních staveb navrhovaných v ÚPG Břeclavska.

Při usměrňované suburbanizaci lze očekávat nižší negativní dopady, než při neřízeném vývoji kraje.

#### **C.8.4. Vliv na rekreační využití krajiny**

U funkce rekreační, u které jsou vyšší požadavky na hygienickou, psychickou a estetickou pohodu, můžeme dopady rozdělit na :

- přímé, které tvoří zejména dopady spojené s negativními účinky hluku a emisí,
- nepřímé - estetické a psychologické

#### *Území Břeclavi a okolí*

Lze očekávat, že se neprojeví výrazné negativní dopady na rekreaci. Lze očekávat, že nedojde ke zhoršení kvality prostředí využívaného pro rekreaci v souvislosti s výstavbou, lokality zde pravděpodobně nebudou rozsáhlé, i když někdy i jeden nevhodný nebo nevhodně umístěný objekt může znamenat negativní dopady po stránce estetické a mírné narušení krajinného rázu.

#### *Území ostatní*

Jedná se o území, která jsou označena jako území na urbanizačních osách, mimo urbanizační osy a periferní oblasti. Z hlediska dlouhodobého vývoje je možné, že některé menší, špatně dostupné obce změní svoji funkci na rekreační.

Závěr:

Z hlediska rekreace nejsou mezi uvažovaným modelem usměrněné urbanizace v porovnání se stávajícím stavem významné rozdíly.

Dopady se však projeví v souvislosti s dopravou. Na jedné straně pozitivní - dojde ke zlepšení dostupnosti rekreačních území, a to i vzdálenějších. Na druhé straně negativní, a to přímé - hluk a exhalace - a nepřímé - estetické, spojené s vedením tras na náspech, v zářezech, mostech, mimoúrovňová křížení a také psychologické v souvislosti s omezením území a narušením klidu v krajině, a to i ve vzdálenějších místech od komunikací, kde jsou hodnoty hluku podlimitní, ale vlnící se trasa komunikace v krajině narušuje pohodu. Kromě toho někde dochází k oddělení území za komunikací, a tím ke zhoršení dostupnosti. To vše má pak negativní dopady na kvalitu rekreace.

Za závažný dopad na rekreaci je možno považovat předpokládaný rozvoj rekreace u Novomlýnských nádrží (lokality Pasohlávky) v sousedství stávající I/52 a plánované variantě R52. Při realizaci varianty R52 přes NMN se bude jednat o rekreaci u rychlostí komunikace s možným působením přímých negativních dopadů (hluk, emise), které bude umocněno nepřímými dopady, protože každá liniová stavba s velkými nároky na prostorové parametry znamená vždy významný zásah do krajiny. Trasa varianty 1x bude vedena pod Pavlovskými vrchy kdy se může projevit výrazné negativní estetické dopady. Zároveň může dojít k výraznému narušení klidu v území, což může mít zpětný negativní dopad na kvalitu rekreace. Rozsah těchto negativ bude závislý na technickém řešení záměru a doprovodných staveb a očekávaných kompenzačních opatřeních.

Návrh opatření:

Detailně posoudit dopady z R 52 na rekreaci u Novomlýnských nádrží na základě detailního návrhu řešení R52 včetně všech doprovodných staveb a předpokládaných opatření - podrobněji viz následující kapitola.

### **C.8.5. Funkční využití podél vodních toků a vodních nádrží nad Novomlýnskými nádržemi**

Tato kapitola je podrobněji zpracována na základě přímého požadavku zadavatele prací.

Vzhledem k tomu, že návrh rekreace a řešení problematiky rekreačního využití území Novomlýnských nádrží a toků a nádrží nad nimi nebylo součástí ÚPG JMK, využil zpracovatel SEA dokumentace k zpracování kapitoly dostupné podklady - regulační plány a územní plány obcí (sídelních útvarů). Další poznatky získal vlastním šetřením v daném území. Přehled použité ÚPD je uveden v kapitole Literatura.

Celé území bylo rozděleno do dvou částí:

#### *1. nádrže severně od Novomlýnských nádrží – Novoveský rybník, Vrkoč, Starý rybník,..*

Žádný z ÚPN obcí (sídelních útvarů) neuvažuje s rekreačním využitím Novoveského rybníka, Vrkoče, Starého rybníka a dalších vodních ploch. Stejně tak není uvažováno s využitím toků k rekreaci, pouze ÚPN Ivaň pro každodenní letní rekreaci obyvatel, zejména dětí a mládeže, navrhuje úpravu břehů Jihlavy s loukou pro slunění a pláží.

Možnost využití je omezena, v území je vymezena osa nadregionálního biokoridoru s regionálním biocentrem Vrkoč o velikosti 70 ha a nyní jsou i podél řeky Jihlavy od Přibic až k novomlýnské nádrži navrženy plochy NATURA 2000.

#### *2. Novomlýnské nádrže*

Vodní dílo Nové Mlýny tvoří tři nádrže, přitom pro rekreaci je možno využívat pouze I. a III.

II. (střední) nádrž je vyhlášenou přírodní rezervací a je navržena do seznamu ptačích oblastí NATURA 2000.

Nově vybudovanými ostrovy střední nádrže prochází nadregionální biokoridor, který dále pokračuje podél dolní nádrže v prostoru bezprostředně navazujícím na břehovou hranu v k.ú. Dolní Věstonice, Pavlov a Milovice. Tato osa NRBK je ve střetu se stávajícími rekreačními aktivitami (viz dále odstavec problémy a rizika).

Obce v okolí všech vodních ploch nádrží Nové mlýny (i ostatních severně od nich) mají převážně funkci ubytovací, s areály zemědělské výroby (i když někde v současnosti nevyužívanými), někde s drobným podnikáním a s hřištěm. V některých jsou lokality vinných sklepů.

Rekreační možnosti související s Novomlýnskými nádržemi nejsou často využity, v některých obcích chybí dostatek zařízení a vybavenost nadmístního významu sloužící rekreaci. Rekreace probíhá často živelně se všemi negativními průvodními jevy. Prakticky jediná snaha o koncepční řešení je patrna tam, kde je rekreace soustředěna do areálů nebo je s nimi uvažováno, ale i tam se projevuje řada problémů.

Přitom Novomlýnské nádrže patří k největším vodním plochám v Jihomoravském kraji a mají významný potenciál pro rekreaci a turistický ruch. Možnost jejich využití k tomuto účelu je umocněna krásnou polohou pod Pálavou, příznivými klimatickými podmínkami a kulturně historickými a přírodními hodnotami okolí. Kvalita vod však neumožňuje jejich plnohodnotné využití pro koupání.

Pro rekreaci jsou nejvýznamnější již existující nebo navrhované areály.

U nádrže Nové Mlýny I je to areál v Pasohlávkách, který byl navíc podrobněji řešen i 1. změnou ÚPN sídelního útvaru. Kromě návrhu pláží a dalších zařízení pro vodní a jiné sporty, ubytovacích kapacit v penzionech, hotelích, autokempech a příslušné občanské vybavenosti (stravovací zařízení, obchody) je navrženo také využití pro lázeňství (termální prameny v oblasti Hradisko).

### III.nádrž

Hlavní lokality, které jsou využívány v současnosti a zároveň uvažují s rozvojem, který mají řešen v regulačních plánech, jsou soustředěny ve východní části III. nádrže. Jedná se o rekreační areál na k.ú. Nové Mlýny a Šakvice. Kromě návrhu pláží a dalších zařízení pro vodní a jiné sporty (rybolov, jachting, surfování, loďkování, hřiště na míčové hry, tenisové a pro monigolf), aquaparku se soustavou bazénů a vodních atrakcí, ubytovacích kapacit v penzionech, hotelích, autokempech a příslušné občanské vybavenosti (stravovací zařízení, obchody) je navržena také historická vesnice a nabídka sportů je rozšířena o jízdu na koních. Lokalitu se však dosud nepodařilo pozemkově scelit a komplexní rozvoj hlavního rekreačního areálu této Novomlýnské nádrže je tak blokován.

Kromě toho se rekreace rozvíjí také v Dolních Věstonicích, a to bez jakéhokoliv řešení v územně plánovací dokumentaci nebo územně plánovacím podkladu. Také v k.ú. Pavlov, který měl kromě ÚPN sídelního útvaru a jeho změn (kde byly navrženy plochy pro ubytování a další vybavenost) zpracován regulační plán. Ten však nebyl schválen. Regulační plán navrhoval rekreační zónu s plážemi, přístavem a YACHT klubem na plochem poloostrově a kemp na pobřeží, jehož lokalizace nebyla nejvhodnější ve vztahu k územnímu systému ekologické stability. V dalších obcích jsou rekreační aktivity menšího rozsahu.

Cestovní ruch je založen na pobytu u vody, spojený s koupáním, vodními sporty a sportovním rybářstvím. Doplnujícími aktivitami jsou návštěvy vinných sklepů, nabídka místních specialit, návštěvy kulturních památek (Lednicko - Valtický areál, Mikulov, Děvičky,...) včetně archeologických nálezů (Dolní Věstonice) a lidové tradice. Také návštěvy přírodně hodnotných území (Pálava). Dále je možno provozovat turistiku, cykloturistiku, jezdeckví. Pro rekreanty je nutno zajistit široký sortiment ubytování od kempů a pronájmů v soukromí po penziony a hotely.

Všem stávajícím plochám je společná řada problémů, rekreace často probíhá živelně, není zabezpečena odpovídající občanská a sociální vybavenost a s tím souvisí negativní dopady na životní prostředí.

Protože nebyl proveden komplexní návrh řešení území v ÚPD ani ÚPP a navíc stávající ÚPD byly zpracovány v různém období a mají odlišnou formu zpracování (tedy ne všechny mají řešeno celé katastrální území) a jejich záměry odpovídají době vzniku, nemohl zpracovatel SEA komplexně hodnotit dopady navrhovaných řešení na jednotlivé složky životního prostředí, omezil se proto na hlavní možná rizika související s rekreací v daném území a nástin opatření.

### *Problémy a rizika:*

- únosnost rekreace v daném území - v regulačních plánech je poměrně vysoký počet navrhovaných ubytovacích kapacit, v souvislosti s tím je možno očekávat negativní dopady na ŽP (pokud ovšem lze uvažovat s ekonomickou únosností) – podle ÚPD je navrženo téměř 2 tisíce lůžek v areálu v Pasohlávkách a součtem téměř 4,5 tisíce lokalit na k.ú. Nové Mlýny a Šakvice,
- absence pozemkových úprav (nepovedené scelení pozemků) a nekomplexní řešení aktivit na jednotlivých pozemcích, které výrazně prohlubují dále uvedené problémy,
- znečišťování vody v nádržích – limitujícím faktorem rekreace je čistota vod,
- problémy v zásobování pitnou vodou,
- velká koncentrace lidí snižující kvalitu rekreace,
- potenciální negativní dopady se zvýšením počtu návštěvníků v CHKO Pálava,
- střeš NRBK 140, procházejícího nově budovanými ostrovy střední nádrže, který dále pokračuje podél dolní nádrže v prostoru bezprostředně navazujícím na břehovou hranu v k.ú. Dolní Věstonice, Pavlov a Milovice, se stávajícími rekreačními aktivitami. Přitom zachování průchodnosti je velmi významné, neboť se jedná o biologické rozhraní nivy a vápencových bradel Pálavského masivu,
- dopady estetické v souvislosti s výstavbou hmotou a použitými materiály nevhodných objektů na rozsáhlých plochách, zejména pod Pálavou, které negativně ovlivňují až narušují krajinný ráz,
- totéž platí pro nevhodné úpravy stávajících objektů, např. vinných sklepů,
- možnost narušení kulturně - historických tradic v souvislosti s výše uvedeným.

### *Opatření :*

- základním opatřením je zpracování komplexního návrhu využití rekreačních ploch v okolí, jedině tak je možno stanovit únosnost využití Novomlýnských nádrží - nutné zpracovat ucelenou studii zabývající se problematikou rekreace kolem nádrží včetně vyhodnocení vlivů navrhovaných řešení na životní prostředí
- stanovit funkční využití jednotlivých ploch (včetně ploch pro energetické využití, hnízdiště ptáků ...),
- stanovit všechny limitující faktory,
- stanovit regulativy pro rekreační využití,
- mimo jiné řešit problém výšky hladiny vodních nádrží – i ve vztahu k přírodní rezervaci střední nádrže – vytvořené ostrovy pro ptactvo, mokřady, ÚSES, tak, aby nebyla znehodnocována provedená revitalizace,
- vyhodnotit otázku rentability a zvážit možnost využití území během roku (mimo hlavní sezónu) pro školy v přírodě, vzdělávací kurzy apod. (i pro rehabilitaci apod.),
- činnost v území provádět organizovaně a koordinovat ji,
- navrhovat objekty odpovídající tradiční zástavbě a nenarušující krajinný ráz, který musí respektovat i urbanistická koncepce ploch,
- vybudovat systém zásobování pitnou vodou,
- důsledně odvádět a likvidovat odpadní vody (vybudovat čistírny odpadních vod a zajistit kvalitní čištění u stávajících čistíren),
- realizovat ekologická opatření na střední nádrži (dobudování soustavy ostrovů, lokální ÚSES na k.ú. Šakvice, Strachotín,...),

- realizovat ekologická opatření v okolí vodních nádrží i jejich přítoků (omezit splachy chemických látek z polí),
- postupně spotřebovávat živiny obsažené ve střední a dolní nádrži,
- zavést ekologickou dopravu, která bude zároveň atraktivitou.

Specifickým problémem je situování trasy silnice R 52 přes Novomlýnské nádrže.

Realizace silnice R 52 znamená zlepšení kvality dopravy, má významný pozitivní vliv na zlepšení dostupnosti vzdálenějších cílů a spojení do Rakouska (Brno - Vídeň). Úsek procházející v základní variantě přes Novomlýnské nádrže je ale problematický.

Obecně mají dopravní stavby přímé negativní dopady - spojené s účinky hluku a emisí, i podlimitní hodnoty zhoršují obytné a rekreační prostředí sídel a jejich okolí. Dále nepřímé - negativní dopady estetické (vedení tras na náspech, v zářezech, mostní tělesa) a také psychologické (negativní pocity spojené s omezením území a narušením klidu, a to i ve vzdálenějších místech od komunikací při pohledu na její trasu v krajině).

Významné negativní dopady se mohou projevit u rekreace, a to nejen v části areálu v Pasohlávkách, který může být přímo zasažen dopravou na komunikace I/52 či ve výhledu R52. Také dopady estetické a na krajinný ráz v území pod Pálavou mohou mít zpětný negativní dopad na obytné a rekreační funkce v území. V současnosti není sice intenzita dopravy velká, zlepšení kvality komunikace a nová geopolitické situace však znamenají zvýšení atraktivity trasy a tedy zvýšení intenzity dopravy s předpokladem dalšího nárůstu. Pro zachování rekreačního využití území je podstatné, aby bylo očekávané negativní působení dopravních aktivit dostatečně minimalizováno.

*Závěr:*

Rekreační využití Novomlýnských nádrží a atraktivit v okolí pro rekreaci a cestovní ruch je možné. V území existuje ale řada problémů, střetů činností a jevů, které je třeba řešit tak, aby nebyly narušovány hodnoty území a nesnižovala se tak atraktivita území, pro níž je lokalita navštěvována. Konfliktní mohou být střety rozvojových aktivit se zájmy ochrany přírody.

## **C.9. Ostatní vlivy**

### *C.1.9.1. Biologické vlivy*

Rozvoj Břeclavska usměrněnou suburbanizací negeneruje biologické vlivy.

### *C.1.9.2. Vliv hluku a záření*

Důsledkem postupného dokončování navržené komunikační sítě je i postupný přesun rozhodujících intenzit dopravy na tuto síť. To má za důsledek postupný pokles dopravních intenzit a tedy i hlukových zátěží podél historické komunikační sítě a zejména v sídlech. Jde však o relativně malý efekt s ohledem na narůstající automobilizaci.

Výraznější negativní hlukový vliv by se na historické komunikační síti projevil zejména v sídlech v případě nerealizace nových, dostatečně zabezpečených, kapacitních dopravních staveb. Vzhledem k nárůstu intenzit dopravy by docházelo i k úměrnému nárůstu hlukových hladin, což je v prostorech bez dostatečné ochrany negativním jevem.

Nové komunikační stavby musí být ošetřeny protihlukovými opatřeními (poloha, technická opatření apod.) tak, aby byly splněny požadavky protihlukové ochrany. To bude předmětem příslušných dokumentů, hodnotících vlivy na životní prostředí. Navrhované koridory komunikací tuto ochranu umožňují. Hluková zátěž je jedním z hlavních problémů životního prostředí obyvatel, jak je zdůrazněno i ve Státní politice životního prostředí České republiky (2. 2004). Hlukové problematice, a z ní zvláště dopravně-hlukové problematice, je proto nutno věnovat vysokou pozornost. Z toho i vyplývá požadavek podporovat urychlení zahájení výstavby navržené komunikační sítě.

## C.10. Velkoplošné vlivy v krajině

Pro potřeby hodnocení dopadů záměrů uvedených v ÚPG JMK na území JMK, bylo v předchozích etapách SEA hodnocení území rozčleněno podle krajinných typů (viz mapová příloha č. 2 SEA ÚPG JMK a v tomto dokumentu příloha č.23 BRE). Základem bylo členění podle Evropské úmluvy o krajině.

Pro toto krajinářské členění byla zpracovatelem v rámci SEA ÚPG JMK vytvořena SWOT analýza, která byla základem pro stanovení regulativů pro jednotlivé krajinné typy. Na základě doporučení SEA týmu, bylo krajinářské členění zahrnuto zpracovatelem do ÚPG JMK a byly vytvořeny návrhy regulativů vázaných na konkrétní krajinný typ. Tyto regulativy byly oběma týmy zpracovatelů (ÚPG JMK a SEA) doladěny a zapracovány do ÚPG JMK. Zahrnutí ochrany krajiny do ÚPG JMK formou návrhu regulativů považujeme z hlediska velkoplošných vlivů na krajinu za významný kladný efekt procesu přípravy ÚPG JMK a jejího průběžného posuzování SEA ÚPG JMK.

V ÚPG Břeclavska došlo k zobecnění výše uvedených regulativů a jejich ponížení na "doporučení pro užívání krajiny". V závěrech SEA navrhuje doporučení návrhů využívání krajiny řešících významnou problematiku (např. opatření bránící nekontrolovatelnému rozšiřování sídel - efekt řízené suburbanizace, opatření mající protipovodňový efekt, ochrana kvalitní ZPF, viničních tratí, ap.) povýšit na regulativy.

Významným negativním dopadem na krajinu jsou dopravní stavby vyšších tříd. Vyhodnocení těchto střetů je provedeno následně.

### C.10.1. Typologie krajiny

Na evropské úrovni leží JMK v krajinných megatypu 11 - semibosage (polootevřená zemědělská krajina) a především v megatypu 17 - central collectiv openfields (otevřená krajina středoevropských scelených polí).

Megatyp č.17 ( 66,18 % území) je v kraji tvořen pouze jedním makrotypem:

CZ 17.2 – pravěké sídelní krajiny pannonica.

Megatyp č. 11 (33,82 % území) je v kraji tvořen čtyřmi makrotypy, z toho první převažuje, další tři jsou okrajové:

CZ 11.1 – středověké sídelní krajiny hercynica (30,25% území JMK)

CZ 11.2 – středověké sídelní krajiny carpatica (1,63% území JMK)

CZ 11.3 – pozdně středověké sídelní krajiny (1,61% území JMK)

CZ 11.5 – novověké sídelní krajiny caraptica (0,33 % území JMK)

V rámci dalšího členění krajin JMK na mezotypy je pro členění použita kombinace na ose les – pole.

Z této osy je vyňato 6 zvláštních krajinných mezotypů, které jsou výjimečné geologickou stavbou a procesy v ní probíhajícími. Těmto podmínkám odpovídá výjimečné utváření georeliéfu, půd a ekosystémů.

Posledním mezotypem jsou urbanizované krajiny, které lidské stavby prakticky zcela přetvořily.

Na území JMK se nachází tyto mezotypy:

V makrotypu CZ17.2 – pravěké sídelní krajiny pannonica:

17.2.1. – polní krajiny

17.2.2. – lesopolní krajiny

17.2.3. – lesní krajiny

17.2.4. – krajiny zaříznutých údolí

17.2.7. – krajiny vápencových bradel

17.2.8. – krajiny vátých písků

17.2.9. – krajiny říčních niv

17.2.10 - urbanizované krajiny

V makrotypu CZ.11.1 – středověké sídelní krajiny hercynica:

- 11.1.1. – polní krajiny
- 11.1.2. – lesopolní krajiny
- 11.1.3. – lesní krajiny
- 11.1.4. – krajiny zaříznutých údolí
- 11.1.5. – lesní krajiny krasu
- 11.1.6. – polní krajiny krasu
- 11.1.10.- urbanizované krajiny

V makrotypu CZ 11.2 – středověké sídelní krajiny carpatica:

- 11.2.2. – lesopolní krajiny
- 11.2.3. – lesní krajiny

V makrotypu CZ 11.3 – pozdně středověké sídelní krajiny:

- 11.3.2. – lesopolní krajiny
- 11.3.4. – krajiny zaříznutých údolí

V makrotypu CZ 11.5 – novověké sídelní krajiny caraptica:

- 11.5.3. – lesní krajiny

Celkem je tedy v JMK vymezeno 20 mezotypů krajin.

Břeclavsko celé leží v makrotypu CZ17.2 – pravěké sídelní krajiny pannonica a jsou zde vyčleněny následující mezotypy:

- 17.2.1. – polní krajiny
- 17.2.2. – lesopolní krajiny
- 17.2.3. – lesní krajiny
- 17.2.7. – krajiny vápencových bradel
- 17.2.8. – krajiny vátých písků
- 17.2.9. – krajiny říčních niv
- 17.2.10 - urbanizované krajiny

### **C.10.2. Vyhodnocení dopadů nové dopravní infrastruktury na krajinné mezotypy**

V této části byly vyhodnocovány pouze významnější dopravní záměry, které jsou navrženy variantně, nebo se významně liší od stávajícího trasování. V jednotlivých krajinách je uvedena délka, kdy je stavba v konfliktu a následně váha významu tohoto střetu. Vynásobením váhy a délky vzniká bodové ohodnocení. Nasčítáním bodů přes všechny krajinné mezotypy lze usoudit, která varianta může být méně konfliktní, případně jak významný je dopad realizace záměru na krajinu.

Na základě požadavku MŽP ve vyjádření k ÚPG JMK a SEA ÚPG JMK je kapitola rozšířena o podrobnější popis způsobu vyhodnocování, na základě čeho byly stanoveny jednotlivé váhy vyhodnocení dopadů nové dopravní infrastruktury na krajinné mezotypy a jak byly vyhodnoceny.

Vyhodnocení dopadů dopravních staveb je provedeno kombinací jejich délky v km (jako hodnocení kvantity) a míry zásahu ve vzestupné stupnici 0,0 – 2,0 (jako hodnocení kvality) v určitém krajinném mezotypu. Kvalitativní bodové hodnocení přiděluje určitému typu narušení podle velikosti vlivu určitý počet negativních bodů. Je tak vytvořena následná stupnice hodnocení v území se vyskytujícími typy narušení:

- 0,5 B - zábor kvalitní ZPF, fragmentace nelesní krajiny, zábor uznaných vinic, zábor bonitních lesů, zásah do záplavového území.
- 1,0 B – zásah do CHKO v 3. zóně, do Přírodního parku, fragmentace lesní krajiny, narušení obytných území
- 1,5 B – zásah do území Natura 2000, do regionálního biocentra,
- 2,0 B – zásah do nadreg. biocentra, do památky UNESCO (Lednicko- valtický areál).

V konkrétních případech hodnocení je ovšem zohledněna i celková situace narušení v daném prostoru (např. fragmentace je významnější ve volné zemědělské krajině, než v krajině již dnes fragmentované dopravou či inženýrskými sítěmi.

Součtem kvalitativních bodů narušení dostaneme celkovou míru narušené kvality. V řešeném území nepřesahuje 6 B.

Výsledný bodový dopad stavby je součinem obou hodnocení – délky narušení v km a bodového hodnocení míry zásahu.

Je ovšem třeba upozornit, že tento způsob hodnocení není zcela exaktní a opírá se částečně i o empirické zkušenosti zpracovatele. Výsledky celkového bodového hodnocení je proto třeba posuzovat v bodových intervalech min. 5 B a teprve rozdíl o 10 B a více opravňuje k jednoznačnému závěru.

I absolutní počet bodů u jednotlivých staveb je relativní. Lze však říci, že 100 B a více znamená ovlivnění katastrofického charakteru a signalizuje nepřijatelnost stavby, 50 B a více signalizuje velmi vážné ohrožení s abnormálně nákladným řešením.

Posuzovány jako zásadní stavby byly:

*R52 - pouze ve variantním úseku*

- Základní varianta - Pohořelice - Mikulov přes Novomlýnské nádrže (označeno R52 - V1x),
- Alternativa - Pohořelice - Mikulov přes Brod nad Dyjí (označeno R52- V2)

*I/40 - pouze ve variantním úseku*

- Základní - Mikulov - Břeclav (označeno I/40 - Z - dle ÚPG JMK), varianta byla z ÚPG Břeclavska vyloučena
- stávající napojení včetně západního obchvatu Poštorné (označeno I/40 - 0)

*DOL*

- Varianta A - říční + přístav Břeclav (DOL-A),
- Varianta B - kanál + přístav Břeclav (DOL-B)

*17.2.1. - polní krajiny*

**R52- V1x:** délka úseku 14,5 km, ohrožení 1,5 B (kvalitní ZPF - 0,5B, fragmentace - 0B, CHKO - 1,0B) (pozn: fragmentace krajiny je uvažována "0" vzhledem k tomu, že k nové výrazné fragmentaci krajiny nedochází)

**celkem 21,8 B** ( $14,5 \times 1,5 = 21,75$ )

**R52- V2:** délka úseku 17,8 km, ohrožení 1,5B (kvalitní ZPF - 0,5B, fragmentace - 0,5B, vinice - 0,5B),

**celkem 26,7 B** ( $17,8 \times 1,5 = 26,7$ )

**DOL-A:** délka úseku 3 km, ohrožení 1,0B (kvalitní ZPF – 0,5B, fragmentace – 0,5B

**celkem 3,0** ( $3 \times 1 = 3$ )

**DOL-B:** délka úseku 5,4 km, ohrožení 1,0B (kvalitní ZPF – 0,5B, fragmentace – 0,5B)

**celkem 5,4** ( $5,4 \times 1 = 5,4$ )

*17.2.8. - krajiny vátých písků*

**I/40 - N:** délka úseku 6,0 km, ohrožení 3,0B (fragmentace lesních porostů a rekreačních prostorů –1,0B, průchod Lednicko - Valtickým areálem 2,0B)

**celkem 18 B** ( $6 \times 3 = 18$ )

**I/40 - 0:** délka úseku 2 km, ohrožení 3,0 B (fragmentace lesních porostů a rekreačních prostorů –1,0B, průchod Lednicko - Valtickým areálem 2,0B)

**Celkem 6 B** ( $2 \times 3 = 6$ )



### 17.2.9. - krajiny říčních niv

**R52- V1x:** délka úseku 2,8 km, ohrožení 2,0 B (fragmentace nelesní krajiny - 0B, lázeňství - 0,5B, Natura – 1,5B), (pozn: fragmentace nelesní krajiny je uvažována "0" vzhledem k tomu, že k nové výrazné fragmentaci krajiny nedochází)

**Celkem 5,6 B** ( $2,8 \times 2,0 = 5,6$ )

**R52- V2:** délka úseku 1,2 km, ohrožení 2,0B (fragmentace nelesní krajiny– 0,5B, zásah do regionálního biocentra 1,5 B )

**celkem 2,4 B** ( $1,2 \times 2,0 = 2,4$ )

**DOL-A:** délka úseku 20 km, ohrožení 5,0B (NATURA - 1,5B, nadregionální ÚSES - 2,0B, lesy vysoké bonity - 0,5B , záplavové území - 0,5B, fragmentace - 0,5B)

**celkem úsek 100 B** ( $5 \times 20 = 100$ )

délka úseku 4,2 km, ohrožení 3,0B (regionální biocentrum - 1,5B, záplavové území - 0,5B, kvalitní ZPF a lesy - 0,5B, fragmentace 0,5B)

**celkem úsek 12,6 B** ( $4,2 \times 3 = 12,6$ )

délka úseku 6,0 km, ohrožení 1,0B (kvalitní ZPF 0,5B, fragmentace a záplavové území - 0,5B)

**celkem úsek 6 B** ( $6 \times 1 = 6$ )

**DOL-A: celkem 118,6 B (na území Břeclavska)**

**DOL-B:** délka úseku 13 km, ohrožení 5,0B (NATURA – 1,5B, nadregionální ÚSES – 2,0B, lesy vysoké bonity – 0,5B, záplavové území – 0,5B, fragmentace – 0,5)

**celkem úsek 65 B** ( $13 \times 5 = 65$ )

délka úseku 4,2 km, ohrožení 3,0B (regionální biocentrum - 1,5B, záplavové území - 0,5B, kvalitní ZPF a lesy - 0,5B, fragmentace – 0,5B)

**úsek celkem 12,6** ( $4,2 \times 3 = 12,6$ )

délka úseku 1,5 km, ohrožení 1,0B (kvalitní ZPF a fragmentace - 0,5B, záplavové území - 0,5B)

**celkem 1,5 B** ( $1,5 \times 1 = 1,5$ )

**DOL-B: celkem 79,1 B (na území Břeclavska)**

Závěr:

#### 1. Vliv na jednotlivé krajinné mezotypy JMK

Z přehledu vyplývá, že rozvoj dopravní infrastruktury se dotýká 3 krajinných mezotypů. Z nich zejména mezotyp 17.2.9. krajiny říčních niv je prakticky ohrožen v podstatě své existence v případě realizace DOL.

#### 2. Celkové vlivy alternativních staveb na krajinu JMK

Jestliže vyhodnotíme jednotlivé stavby a jejich varianty trasování z hlediska velkoplošného zásahu do krajiny, dostaneme následující postavení:

R52 - V1x: 27,4 B

R52 - V2: 29,1B      Varianty jsou obdobné

I/40 - N: 18,0 B

I/40 - 0: 6,0 B      varianta stávající komunikací je příznivější,

DOL-A: 118,6 B

DOL-B: 79,1 B      *Varianta B je příznivější, v obou případech se jedná o nepřijatelný velkoplošný zásah do krajiny,*

*Z přehledu jednoznačně převyšuje nad ostatními vodní cesta DOL. tento záměr získal v území Břeclavska až trojnásobek negativních bodů od nejbližšího dalšího záměru.*

*Jako velký zásah do krajiny se jeví výstavba R 52 v obou variantách.*

### **C.10.3. Současný a potenciální výsledný stav ekologické zátěže území (souhrnné působení všech prostorových jevů a faktorů)**

ÚPG JMK předpokládá i v případě rozvoje kraje usměrněnou suburbanizací revitalizaci areálů opuštěných provozů a tedy snižování stávající ekologické zátěže těchto území.

Vybraný model rozvoje vyžaduje pro naplnění funkcí a obsluhu území relativně nejnižší dopravní výkon. Dopravě a dopravnímu systému byla v přípravě ÚPG JMK díky souběhu s přípravou generelu dopravy věnována velká pozornost, tedy lze očekávat i relativně nejnižší působení negativních vlivů dopravy na celém území JMK.

## C.11. Návrh opatření a doporučení nejvhodnějších řešení

- Při tvorbě ÚPG JMK byly navrženy regulativy pro jednotlivé krajinné typy. V ÚPG Břeclavska jsou tyto návrhy zobecněny a uvedeny ve formě doporučení pro využívání krajiny. Doporučujeme u návrhů využívání krajiny, řešících významnou problematiku, jejich význam povýšit (např. opatření bránící nekontrolovatelnému rozšiřování sídel - efekt řízené suburbanizace, opatření mající protipovodňový efekt, ochrana kvalitní ZPF, viničních tratí, ap.).
- Doporučujeme věnovat pozornost realizaci opatření, která mohou minimalizovat negativní působení klimatických změn. Jedná se zejména o krajinnotvorné úpravy, které jednak zvýší ekologickou stabilitu území, ale budou mít i protierozní účinky a budou zvyšovat retenci vody v krajině. Dalším opatřením je postupná náhrada nevhodných dřevin, dřevinami, které lépe odpovídají danému stanovišti, zalesňování vybraných území říčních niv a převody málo kvalitních LPF na PUPFL v lesní a lesoplní krajině.
- Doporučujeme v dalších stupních územního plánování (v ÚPN VÚC, nebo ÚP menších územních jednotek) je pro zajištění životaschopnosti území mimo urbanizační osy a marginální území vybrat sídla, která budou moci plnit funkci center (s pracovními příležitostmi a funkcí obslužnou) a stanovit pro ně regulativy.
- Z hlediska ovlivnění zdraví obyvatelstva doporučujeme pokračování v realizacích a podpoře opatření omezujících dopravní zátěž obytných sídel (např. odvedení tranzitní dopravy mimo sídla, umísťování institucí mimo centra měst, realizace záchytných parkovišť aj.)
- Doporučujeme vypracovat studie protipovodňových opatření v celých dílčích povodích s ohledem na ochranu sídel ležících na území JMK. Níže je uveden doporučený postup realizace protipovodňových opatření v určitém povodí:
  1. Zvýšení retence v povodí technickými opatřeními - výstavba a obnova poldrů, rybníků, nádrží a v neposlední řadě změna manipulačních řádů vodních děl ve prospěch zvýšení retenčních objemů.
  2. Obnova retence údolní nivy vodních toků technicko - revitalizačními opatřeními.
  3. Lokální protipovodňová ochrana na transformovanou hodnotu návrhové povodně.
  4. Opatření ke snížení eroze a splachů.
  5. Omezující opatření ke snížení povodňových škod - vymezení záplavových území, stanovení aktivních zón.
- Vybrané lokality vhodné pro realizaci protipovodňových opatření bude nutné územně chránit pro možnost následné realizace opatření (poldry, rybníky, nádrže). Z hlediska zájmů JMK bude potřebná koordinace protipovodňových opatření v sousedních krajích.
- Z hlediska snížení zátěže povrchových vod splaškovými vodami v doporučujeme podpořit zejm. u malých obcí rozsáhlejší nasazení levnějších kořenových čistíren, než nerealizace investičně náročnějších klasických ČOV.
- Z hlediska ochrany kvality povrchových vod v souvislosti se zimní údržbou silniční sítě doporučujeme řídit nákup posypových materiálů pro údržbu komunikací na území JMK dohodnutými standardy (MŽP - MDS).
- Vzhledem k tomu, že v současné době plošně končí životnost větrolamů upozorňujeme, že je nutno urychleně přistoupit k jejich obnově zejm. z důvodů omezení imisní zátěže území prašnými částicemi a z důvodů krajinářských.
- Doporučujeme pro obě varianty vedení R52 (varianta 1x a alternativa 2) zachovat stejnou ochranu v území do doby rozhodnutí MŽP v procesu EIA o variantě určené k realizaci.

## C.12. Závěr

V uplynulém období bylo prováděno průběžné posuzování Územní prognózy Jihomoravského kraje, která byla v etapách zpracovávána kolektivem autorů pod vedením UAD STUDIO, spol. s r.o. & Atelier ERA - sdružení architektů.

Tento dokument na tyto práce úzce navazuje a vyčleňuje z předchozí etap posuzování relevantní informace pro oblast Břeclavska. Text je v některých kapitolách rozšířen o podrobnější popisy na základě požadavků MŽP a reaguje také na nové skutečnosti, které vznikly v procesu projednávání ÚPG JMK a SEA ÚPG JMK a které jsou uvedeny v obdobně realizovaném ÚPG Břeclavska (UAD STUDIO, spol. s r.o. & Atelier ERA ). Do grafických přílohách jsou pak doplněny nové skutečnosti, které nebyly známy v době dokončení předchozího díla.

V předchozí etapě prací byl pro další rozvoj kraje zvolen model usměrněné suburbanizace. Tým zpracovatele ÚPG JMK akceptoval doporučení SEA týmu, která vyplývala z postupného posuzování a zapracoval je do ÚPG JMK. Vzhledem k očekávanému rozvoji sídelní struktury a jejím potřebám byla optimalizována struktura dopravní sítě. Optimalizace byla prováděna i s ohledem na omezení celkových dopravních výkonů potřebných pro obsluhu sledovaného území.

Byl tak zpracován model rozvoje, který očekávaná negativní působení neřízeného rozvoje území omezuje. V rámci ÚPG Břeclavska byla jednotlivá řešení naznačená v ÚPG JMK podrobněji rozpracována, z hlediska ochrany přírody je významné dořešení problematiky systému ÚSES a NATURA 2000.

Pro potřeby hodnocení dopadů ÚPG JMK na území kraje byl SEA týmem JMK rozčleněn podle krajinných typů. Na základě dobré mezitýmové komunikace bylo využito těchto výstupů při tvorbě ÚPG JMK a byly navrženy regulativy pro jednotlivé krajinné typy. V ÚPG Břeclavska jsou tyto návrhy zobrazeny a uvedeny ve formě doporučení pro využívání krajiny. I přes ponížení jejich významu považujeme uvedení těchto doporučení z hlediska širší ochrany území za kladné.

Lze konstatovat, že rozvoj Břeclavska, v podobě uvedené v ÚPG Břeclavska, splňuje požadavky na ochranu jednotlivých složek životního prostředí a zdravých životních podmínek.

### **Variantní trasování R52 v okolí Novomlýnských nádrží (NMN).**

Na území Břeclavska je v ÚPG Břeclavsko řešeno trasování R52 ve dvou variantách: variantě 1x (přes NMN) a alternativní variantě 2 (západně kolem Brodu nad Dyjí). Obě varianty jsou z dopravního hlediska prakticky rovnocenné resp. srovnatelné. O poloze realizační varianty by se proto mělo rozhodnout z hlediska ochrany životního prostředí a veřejného zdraví.

Zároveň se zpracováním SEA probíhá proces EIA, který však není v době zpracování tohoto vyhodnocení uzavřen. Zatímco dokumentace EIA preferuje variantu 1x, závěrem posudku je, že stavba je realizovatelná v obou variantách (1x i 2).

Veřejné projednání doposud neproběhlo stejně tak, jako nebylo vydáno závěrečné stanovisko příslušného úřadu - Ministerstva životního prostředí. Otázka volby varianty je tedy z hlediska procesu EIA doposud otevřená.

Na obě varianty je v rámci vyhodnocení SEA nahlíženo komplexně. Je tedy obecně zohledněna i známá potřeba vybudování dalších staveb, které realizace varianty přináší (obslužné komunikace, mimoúrovňová křižení, zemní tělesa, mostní objekty apod.).

- V obou variantách dochází k poměrně významnému zásahu do krajiny.
- V trasách obou variant, či v jejich těsné blízkosti, se nacházejí chráněná území a lokality soustavy Natura 2000.
- Obě varianty jsou z hlediska ovlivnění zdraví obyvatelstva relativně příznivé.
- Z hlediska rekreačního využití území je varianta 1x méně příznivá.
- Obě varianty představují významný zábor ZPF.
- Obě varianty negativně působí na území viničních tratí a sadů teplomilných dřevin.

Obě varianty jsou z hlediska SEA posuzování obdobné, konečné rozhodnutí o realizační variantě bude vycházet z komplexnějšího a podrobnějšího posouzení provedeného v procesu EIA.

### **Variantní trasy vodní cesty DOL**

Realizace vodní cesty DOL při jakékoliv variantě je z hlediska impaktů do životního prostředí konfliktní. Variantní řešení vodní cesty mimo říční koryto je na území Břeclavska příznivější.