

Poř. číslo	O 222	Datum	18.03.2026	Č.j.	JMK 45576/2026
Obec JMK (identifikační údaje)	název obce / ICOB:		Obec Křenovice / 593214		
	osoba oprávněná jednat jménem obce:		Petr Maděra, starosta		
Adresa / sídlo		Školní 535, 683 52 Křenovice			

Připomínky obce Křenovice k návrhu Změny č. 5 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

Předmět připomínek: koridor DS67 (I/50 Holubice – Bučovice) a související záměry

Obec Křenovice, zastoupená starostou Petrem Maděrou, uplatňuje v souladu s § 97 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů, následující připomínky k návrhu Změny č. 5 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „Z5 ZÚR JMK“).

Připomínky se týkají nově vymezeného návrhového koridoru DS67 (silnice I/50 Holubice – Bučovice), který bezprostředně zasahuje do území obce Křenovice, a dále souvisejícího koridoru DS51 (II/416 Telnice – Křenovice, přeložka).

Vymezení území dotčeného připomínkami

Připomínky se týkají území koridoru DS67 v celém jeho rozsahu, tj. katastrálních území obcí Holubice, Velešovice, Křenovice, Slavkov u Brna, Vážany nad Litavou, Hodějnice, Křižanovice a Bučovice, a dále území koridoru DS51 na katastrálním území Křenovice. Dotčené území zahrnuje rovněž PP Člupy, EVL Člupy a Krajinnou památkovou zónu Bojiště bitvy u Slavkova.

Připomínka I: Absence posouzení variant trasování koridoru DS67

Popis vady

Koridor DS67 je zcela novým záměrem bez jakéhokoli předchůdce v podobě územní rezervy (územní rezervy RDS14-A a RDS14-B se týkaly pouze úseku Brankovice – Kožušice, tj. koridoru DS65, nikoli DS67). Odůvodnění Z5 ZÚR JMK na řádku (I.5.8.) zavádějícím způsobem uvádí, že vymezení koridorů DS65 a DS67 představuje převedení rezerv RDS14, avšak pro úsek Holubice – Bučovice žádná územní rezerva vymezena nebyla. Jedná se tedy o vymezení zcela nového koridoru, pro který nebyla zpracována žádná variantní řešení. Samotné VVURÚ konstatuje, že „Z5 ZÚR JMK je po provedených konzultacích zpracována v jedné variantě“ a v kapitole B.4.12. uvádí: „V návrhu Z5 ZÚR JMK nebylo řešeno variantní pojetí návrhových koridorů nebo návrhových ploch.“ Jediným podkladem pro vymezení koridoru DS67 je studie „I/50 Holubice – Slavkov – Bučovice, přeložka“ zpracovaná PK Ossendorf s.r.o., 11/2022 (dále jen „Ossendorf“). Tato studie přitom není uvedena v seznamu podkladových dokumentů odůvodnění (kapitola I.20). Ze studie Ossendorf přitom vyplývá, že samotný zpracovatel prověřoval dvě varianty průchodu trasy přes KPZ Slavkovského bojiště (tzv. červenou a modrou variantu, obr. 3 studie). NPÚ konstatoval, že obě varianty představují významný zásah do pietního místa. Tyto varianty však nebyly přeneseny do Z5 ZÚR JMK ani do VVURÚ – nebyly posouzeny v rámci SEA a nebyl vyhodnocen jejich srovnávací vliv na životní prostředí, ZPF ani lokality Natura 2000.

Absence variant je vnitřně rozporná se samotným hodnocením SEA: zpracovatel konstatuje, že „nebyly zjištěny takové významné vlivy, aby bylo nutné navrhnout další variantní řešení“, avšak současně u koridoru DS67 identifikuje významně negativní vliv (-2) hned ve třech kategoriích: biologická rozmanitost/fauna/flóra, půda a krajina. Koridor DS67 je přitom záměrem s nejvyšším počtem významně negativních vlivů (-2) ze všech

záměrů Změny č. 5.

Právní odůvodnění

Podle § 40 odst. 5 stavebního zákona se ve vyhodnocení vlivů „určí, popíše a posoudí možné významné vlivy (...) a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům posuzovaných dokumentů.“ Toto ustanovení transponuje čl. 5 odst. 1 směrnice 2001/42/ES (směrnice SEA), který vyžaduje posouzení „rozumných alternativ s ohledem na cíle a územní působnost plánu nebo programu.“ Judikатурní výklad těchto ustanovení vyžaduje, aby u záměrů s identifikovaným významně negativním vlivem byly posouzeny alespoň základní alternativy trasování – zejména varianta modernizace ve stávající trase, varianta severního/jižního vedení v rámci koridoru a nulová varianta (ponechání územní rezervy). Absence jakéhokoli variantního posouzení u záměru s hodnocením -2 představuje rozpor s § 40 odst. 5 stavebního zákona a čl. 5 odst. 1 směrnice SEA. Potřebu posouzení variant dále podtrhuje prioritizace územního plánování (10) ZÚR JMK, podle níž je třeba „důsledně předcházet zneprůchodnění území a fragmentaci krajiny“. Pokud samotné ZÚR stanoví tuto prioritu, měly být posouzeny varianty s menší mírou fragmentace krajiny (např. modernizace ve stávající trase), které by s touto prioritou byly v souladu. Tato potřeba je v případě oblasti Křenovic obzvláště naléhavá, neboť území je již v současnosti výrazně fragmentováno stávajícími železničními tratěmi a silnicemi, přičemž ZÚR JMK vymezují v tomtéž území další dopravní záměry včetně Křenovické spojky (viz rovněž připomínka V ke kumulativním vlivům).

Požadavek

Požadujeme, aby před vydáním Z5 ZÚR JMK bylo zpracováno variantní posouzení koridoru DS67, zahrnující minimálně: (a) variantu modernizace silnice I/50 ve stávající trase; (b) variantu přeložky s vedením mimo PP/EVL Člupy a KPZ Bojiště bitvy u Slavkova; a (c) nulovou variantu (ponechání územní rezervy). Alternativně požadujeme nevymezovat koridor DS67 jako návrhový koridor a ponechat záměr ve stavu územní rezervy do doby, než bude zpracováno variantní posouzení.

Připomínka II: Nedostatečné posouzení vlivů na PP Člupy a EVL Člupy

Popis vady

Zpracovatel SEA (VVURÚ, oddíl A) identifikuje u koridoru DS67 „nejzávažnější zásah (významně negativní vliv -2)“ a konstatuje, že „silnice I/50 tvoří hranici PP Člupy, z druhé strany je železnice“ a že „rozšíření komunikace do PP je nepřípustné.“

Naturové hodnocení (oddíl B, kapitola B.4.14.) výslovně uvádí, že „z koncepčního hlediska vytváří koridor DS67 pro EVL Člupy územní rámec (prostor) pro vznik významného negativního vlivu v případě zásahu do jižní části jižní samostatné plochy EVL.“ Navržené opatření („optimalizací trasy vyloučit zásah“) je podmíněné a obsahuje výhradu: „pokud se takové řešení nenajde, doporučujeme zachovat stávající šířkové uspořádání komunikace.“ To znamená, že samotní zpracovatelé VVURÚ připouštějí, že homogenizace silnice I/50 na parametry I. třídy nemusí být v úseku u Člupy proveditelná bez zásahu do zvláště chráněného území. Ani Z5 ZÚR JMK, ani VVURÚ přitom neprokazují, že v rámci koridoru existuje konkrétní trasování, které se PP/EVL Člupy zcela vyhne. Podkladová studie Ossendorf, na které celé odůvodnění koridoru DS67 stojí, přitom PP Člupy a EVL Člupy vůbec nezmiňuje – v kapitole 10.1, kde jsou identifikovány střety s limity využití území, tato chráněná území zcela chybí. Klíčový podklad tedy neidentifikoval střet s lokalitou Natura 2000, a přesto byl na jeho základě vymezen koridor veřejně prospěšné stavby. Absence posouzení alternativních tras, které by se EVL vyhnuly, je v rozporu s požadavky čl. 6 odst. 3 směrnice o stanovištích (92/43/EHS).

Právní odůvodnění

Podle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. a čl. 6 odst. 3 a 4 směrnice Rady 92/43/EHS o ochraně přírodních stanovišť je orgán ochrany přírody povinen posoudit důsledky koncepce na lokalitu soustavy Natura 2000 s ohledem na cíle její ochrany. Pokud je identifikován významný negativní vliv (nebo nemůže být vyloučen), koncepce může být schválena pouze z naléhavých důvodů převažujícího veřejného zájmu a až po posouzení alternativních řešení (čl. 6 odst. 4). SDEU opakovaně zdůraznil (např. C-441/17 Komise v. Polsko), že odkládání posouzení alternativ na projektovou úroveň je nepřipustné, je-li zásah identifikován již na úrovni plánu.

Požadavek

Požadujeme, aby bylo na úrovni ZÚR prokázáno, že existuje konkrétní trasování v rámci koridoru DS67, které se PP Člupy a EVL Člupy zcela vyhne, nebo aby byly posouzeny alternativní trasy mimo EVL. Pokud takovou alternativu není možné identifikovat, požadujeme koridor DS67 v úseku v blízkosti PP/EVL Člupy zúžit nebo upravit tak, aby byl zásah do chráněného území vyloučen již na úrovni ZÚR.

Připomínka III: Neproporční zásah do KPZ Bojiště bitvy u Slavkova

Popis vady

Koridor DS67 zasahuje z 28,7 % své rozlohy do Krajinne památkové zóny (KPZ) Bojiště bitvy u Slavkova. Jedná se o výjimečně vysoký podíl překryvu s kulturně chráněným územím. VVURÚ hodnotilo vliv na krajinu jako mírně až významně negativní (-1/-2). Odůvodnění Z5 ZÚR JMK ani VVURÚ však neobsahují žádné konkrétní posouzení, jak bude zachován charakter KPZ, a neobsahují ani konkrétní podmínky ochrany krajinneho rázu – pouze obecnou formulaci „minimalizovat negativní vliv na krajinne ráz“ v rámci úkolů pro územní plánování.

Krajinne památková zóna Bojiště bitvy u Slavkova chrání jedinečný celek přírodních a kulturně historických prvků. Vedení nové silnice I. třídy přes toto území představuje nepřiměřený zásah do krajinneho rázu, který není v odůvodnění ani VVURÚ dostatečně zdůvodněn. Dopad na krajinne ráz je umocněn skutečností, že trasa přeložky je podle podkladové studie Ossendorf vedena přes horizont a vrchol kopce Cikán, který je nejvyšším bodem trasy. Silniční těleso kategorie S 21,5 (čtyřpruhová silnice o šířce 21,5 m) vedené po horizontu bude viditelné z velkých vzdáleností a vytvoří novou antropogenní dominantu v krajině, která zásadně změní historickou krajinnou scénu bojiště z roku 1805. Vymezení koridoru, který zasahuje do téměř třetiny KPZ celostátního významu, je navíc ve vnitřním rozporu s prioritou územního plánování (14) ZÚR JMK, která ukládá „podporovat péči o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty kraje, které vytvářejí charakteristické znaky území, přispívají k jeho identifikaci a posilují vztah obyvatelstva k území kraje.“ KPZ Bojiště bitvy u Slavkova je přesně takovou hodnotou – jedná se o místo s výjimečným historickým a kulturním významem, jehož charakter by byl realizací přeložky I/50 zásadně narušen.

Právní odůvodnění

Podle § 12 odst. 4 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, je k umístování staveb v krajinne památkové zóně nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. Krajinne ráz KPZ je chráněn před činnostmi snižujícími jeho estetickou a přírodní hodnotu. Vymezení koridoru pro čtyřpruhovou silnici, která by vedla přes horizont a vrchol kopce v KPZ celostátního významu, bez konkrétního posouzení vlivů na krajinne ráz a bez stanovení závazných podmínek ochrany, je v rozporu s požadavky § 12 zákona o ochraně přírody a krajiny a s vlastní prioritou (14) ZÚR JMK.

Požadavek

Požadujeme, aby odůvodnění Z5 ZÚR JMK obsahovalo konkrétní posouzení vlivů koridoru DS67 na KPZ Bojiště bitvy u Slavkova a stanovilo závazné podmínky pro ochranu krajinného rázu v tomto území. Alternativně požadujeme posouzení takového vedení trasy, které by se KPZ vyhnulo.

Připomínka IV: Nedostatečné individuální odůvodnění záboru ZPF I. třídy ochrany

Popis vady

Koridor DS67 předpokládá zábor 78 ha zemědělského půdního fondu, z toho 28 ha v I. třídě ochrany – vůbec nejvyšší absolutní zábor ZPF I. třídy ze všech záměrů Změny č. 5. VVURÚ konstatuje, že u DS67 se celkově jedná o „největší zábory ZPF“ a že „78 % tvoří cenná půda I. a II. třídy ochrany.“ Vliv je hodnocen jako významně negativní (-2). Odůvodnění záborů ZPF v kapitole K odůvodnění je však vedeno paušálně pro všechny záměry společně s tvrzením, že „pro dané záměry neexistují alternativy“. Individuální odůvodnění neexistence alternativ pro DS67 konkrétně chybí, ačkoli se jedná o záměr s nejvyšším zábohem nejvzácnější půdy.

Právní odůvodnění

Podle § 4 odst. 3 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, lze zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF. Prokázání neexistence alternativ s menším dopadem na ZPF je nezbytnou součástí tohoto odůvodnění. Paušální konstatování, že alternativy neexistují, bez individuálního posouzení pro záměr s nejvyšším zábohem I. třídy ochrany ze všech záměrů Změny č. 5, nesplňuje požadavky tohoto ustanovení.

Požadavek

Požadujeme individuální odůvodnění záboru ZPF I. třídy ochrany pro koridor DS67 včetně prokázání, že záměr nelze umístit jinde s menším dopadem na ZPF, v souladu se zákonem č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu.

Připomínka V: Nedostatečné posouzení kumulativních vlivů v oblasti Křenovic a Slavkova

Popis vady

VVURÚ identifikuje u záměru DS67 mírně negativní kumulativní a synergické vlivy se záměry DS51, DS42, D1, D46, DD1, DD10 a stávajícími železničními traťmi. Oblast Křenovic a Slavkova je tak zatížena souběhem řady dopravních záměrů (DS67 + DS51 + DS42 + modernizace železnice), aniž by bylo provedeno celkové posouzení jejich souběžného působení na životní podmínky obyvatel – zejména z hlediska hluku, ovzduší a fragmentace krajiny.

Právní odůvodnění

Podle § 40 odst. 5 stavebního zákona a přílohy č. 4 k tomuto zákonu (obsah a struktura vyhodnocení vlivů na životní prostředí) je součástí vyhodnocení vlivů i posouzení kumulativních a synergických vlivů záměrů obsažených v koncepci. Směrnice SEA (2001/42/ES) v příloze I písm. f) rovněž vyžaduje posouzení sekundárních, kumulativních a synergických vlivů. Identifikace kumulativních vlivů bez jejich podrobnějšího

posouzení a bez stanovení konkrétních opatření k jejich minimalizaci nesplňuje požadavky těchto ustanovení.

Požadavek

Požadujeme, aby v odůvodnění Z5 ZÚR JMK bylo provedeno podrobnější posouzení kumulativních vlivů všech záměrů v oblasti Křenovic a Slavkova, a to zejména z hlediska kumulace hluku, emisí a fragmentace krajiny, a aby na základě tohoto posouzení byly stanoveny konkrétní podmínky pro minimalizaci těchto vlivů ve výrokové části.

Připomínka VI: Nepřezkoumatelnost odůvodnění a faktické omezení participačních práv obce

Popis vady

Odůvodnění Z5 ZÚR JMK se u koridoru DS67 opakovaně odkazuje na studii Ossendorf jako na klíčový a v podstatě jediný podklad pro vymezení koridoru. Tato studie však nebyla součástí dokumentace zveřejněné k veřejnému projednání a nebyla veřejně dostupná. Zastupitel obce Křenovice si studii vyžádal dne 17. 2. 2026 podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím. Studie (části A a B) mu byla poskytnuta dne 25. 2. 2026 – tedy pouhých 7 dní před veřejným projednáním konaným dne 4. 3. 2026. Ze studie přitom vyplývá, že její součástí jsou rovněž přílohy C (Odhad stavebních nákladů), D (Ekonomické hodnocení stavby HDM-4) a E (Doklady o projednání díla, včetně vyjádření dotčených orgánů – např. NPÚ). Dne 26. 2. 2026 byly podle zákona č. 106/1999 Sb. vyžádány i tyto přílohy. Dne 9. 3. 2026 – tedy 5 dní po veřejném projednání – krajský úřad odpověděl, že od ŘSD ČR obdržel pouze studie v rozsahu částí A a B a že ostatní části „nejsou pro Změnu č. 5 relevantní, a proto nebyly poskytnuty“.

Tato situace má tři závažné důsledky: Za prvé, pořizovatel sám nedisponoval úplným podkladem, na který se odůvodnění odkazuje. Příloha E studie obsahuje doklady o projednání díla včetně vyjádření NPÚ k variantám průchodu přes KPZ Slavkovského bojiště. Bez těchto dokladů nelze ověřit, zda odůvodnění ZÚR správně interpretuje závěry studie a stanoviska dotčených orgánů. Za druhé, studie obsahuje informace, které nejsou v odůvodnění ZÚR ani v VVURÚ obsaženy a které jsou pro uplatnění připomínek zásadní: existence dvou variant trasování (červená/modrá), absence identifikace střetu s PP/EVL Člupy, odlišná šířka koridoru (studie navrhuje 200 m, ZÚR vymezují 300 m). Bez přístupu ke studii tyto rozpory nebylo možné identifikovat.

Za třetí, studie sama v závěru konstatuje, že „příprava zkapacitnění sil. I/50 prochází počátečním procesem“ a že přeložka „není zakotvena v ZÚR JMK“. Odůvodnění Z5 ZÚR JMK přesto na základě této studie vymezuje koridor veřejně prospěšné stavby s možností vyvlastnění, aniž by tento rozpor mezi závěrem podkladové studie a rozhodnutím pořizovatele jakkoli vysvětlilo. Nedostatky v přístupu k podkladům se projeví i na veřejném projednání konaném dne 4. 3. 2026. Na tomto jednání byly občanem z dotčeného území vneseny konkrétní dotazy ke koridoru DS67, týkající se mimo jiné hlukových dopadů vedení trasy po hřebenech kopců, záborů zemědělské půdy, parametrů komunikace, prověření varianty vedení ve stávající trase a funkčnosti navrženého biokoridorového přechodu. Na žádný z těchto dotazů nebyla poskytnuta věcná odpověď – ze strany pořizovatele a zpracovatele bylo opakovaně pouze konstatováno, že zásady územního rozvoje jsou koncepčním dokumentem a že konkrétní řešení bude předmětem dalších stupňů projektové přípravy. Rovněž zástupce jedné z dotčených obcí na veřejném projednání konstatoval, že projekt silnice I/50 nebyl dosud projednán způsobem, který by dotčeným obcím umožnil zaujmout k němu kvalifikované stanovisko.

Právní odůvodnění

Podle § 93 odst. 5 písm. a) stavebního zákona pořizovatel zveřejní návrh ÚPD a vyhodnocení vlivů a vystaví je k nahlédnutí. Podle § 96 odst. 1 stavebního zákona veřejné projednání zahrnuje prezentaci návrhu se

zajištěním odborného výkladu a umožnění dotazů veřejnosti. Odůvodnění, které se opírá o nepřístupný podklad, je nepřezkoumatelné. Nepřezkoumatelnost odůvodnění je podle ustálené judikatury NSS důvodem ke zrušení opatření obecné povahy. Faktické omezení přístupu k podkladové dokumentaci současně představuje omezení práva na uplatnění kvalifikovaných připomínek podle § 97 odst. 2 stavebního zákona.

Požadavek

Požadujeme, aby podkladová studie Ossendorf včetně všech příloh (A–E) byla zpřístupněna jako součást dokumentace k veřejnému projednání a aby bylo umožněno opakované veřejné projednání v rozsahu koridoru DS67 dle § 103 stavebního zákona, které obci a veřejnosti umožní kvalifikovaně se vyjádřit k úplným podkladům.

Připomínka VII: Vymezení koridoru DS67 před zpracováním Územní studie Jihovýchod

Popis vady

ZÚR JMK v bodě (458) kapitoly O vymezují plochu pro Územní studii Jihovýchod, jejímž výslovným úkolem je mimo jiné „prověřit zkapacitnění I/50 Slavkov – D1 MÚK Holubice“ (písm. b) rámcového obsahu územní studie). Obec Křenovice je přímo součástí územního vymezení této studie. Cílem územní studie je „posoudit varianty obsluhy území silniční sítí a vybalancovat tak rozvojový potenciál území a možnosti dopravních kapacit“. Odůvodnění Z5 ZÚR JMK samo v kapitole o územních studiích konstatuje, že vymezení Územní studie Jihovýchod je „nadále nezbytné“ a že „bez komplexního posouzení variant dopravní obsluhy by v území mohlo docházet k nekoordinovanému rozvoji, nárůstu intenzit dopravy nad kapacitní možnosti stávající sítě a k nežádoucím dopadům na životní prostředí a kvalitu života obyvatel.“ Přesto tatáž Změna č. 5 vymezuje v tomtéž území koridor DS67 pro přeložku silnice I/50 včetně označení jako veřejně prospěšná stavba – tedy jednu konkrétní variantu zkapacitnění I/50 – aniž by Územní studie Jihovýchod byla zpracována. Jedná se o přímý vnitřní rozpor Z5 ZÚR JMK: ZÚR na jedné straně konstatují, že komplexní posouzení variant dopravní obsluhy je nezbytné a že bez něj hrozí nekoordinovaný rozvoj, na druhé straně však fixují jednu konkrétní variantu dopravního řešení dříve, než bylo toto komplexní posouzení provedeno.

Tento postup popírá samotný smysl institutu územní studie podle § 78 odst. 5 stavebního zákona, který slouží k podrobnějšímu prověření navrženého řešení. Pokud ZÚR ukládají zpracování územní studie pro prověření variant dopravní obsluhy, nelze současně vymezovat koridor pro jednu konkrétní variantu, která měla být předmětem tohoto prověření. Podle metodického doporučení MMR (č. j. MMR-63322/2021-81) by neproověřený koridor měl být vymezen spíše jako územní rezerva.

Požadavek

Požadujeme, aby koridor DS67 nebyl vymezen jako koridor veřejně prospěšné stavby dříve, než bude zpracována Územní studie Jihovýchod, která má podle samotných ZÚR JMK prověřit varianty dopravní obsluhy území včetně zkapacitnění I/50. Do doby zpracování územní studie požadujeme ponechání záměru ve formě územní rezervy. S ohledem na výše uvedené obec Křenovice požaduje, aby se pořizovatel s předloženými připomínkami řádně vypořádal a aby připomínky, kterým nebude vyhověno nebo jim bude vyhověno pouze částečně, byly v souladu s § 98 odst. 2 stavebního zákona odůvodněny. Obec Křenovice si rovněž vyhrazuje právo uplatnit připomínky k případné podstatné úpravě návrhu Z5 ZÚR JMK v souladu s § 103 odst. 3 stavebního zákona.

Vyhodnocení připomínek

Ad připomínka I

Připomínce I se vyhovuje částečně.

Odůvodnění:

K požadavku na zpracování variant koridoru DS67 uvádíme:

Ze závěru naturového hodnocení Z5 ZÚR JMK vyplývá, že **předložená Koncepce Změna č. 5 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje nemá významný negativní vliv na stav předmětů ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí na území Jihomoravského kraje (negativní vliv dle odst. 9 § 45i ZOPK).**

Vzhledem k tomu, že předložená koncepce nemá významný negativní vliv, § 45i zákona č. 114/1992 Sb. se nepoužije. Variantní návrh koncepce není ani podle evropských předpisů, ani podle české právní úpravy nutné zpracovat vždy, ale zejména tehdy, pokud si to vyžádá sám pořizovatel nebo dotčený orgán na úseku posuzování vlivů na životní prostředí (v nyní posuzovaném případě MŽP). Samotný výběr variant (či jen jediné varianty) pro posouzení SEA může proběhnout i před zpracováním koncepce. MŽP při projednání Z5 ZÚR JMK neuplatnilo požadavek na zpracování přeložky silnice I/50 ve variantách.

Záměr DS67 se k. ú. Křenovice dotýká okrajově, a to pouze východní hranice. Koridor pro přeložku silnice I/50 byl v Z5 ZÚR JMK vymezen na základě podkladu technicko-ekonomické studie „I/50 Holubice – Slavkov – Bučovice, přeložka (11/2022, PK Ossendorf s.r.o.).

Technicko-ekonomická studie vymezila území pro hledání variant s ohledem na dopravní funkci komunikace, její návrhové parametry a vazby na okolní dopravní síť. V tomto rámci byly prověřeny varianty trasování, přičemž žádná z nich neumožnila vedení trasy zcela mimo KPZ nebo EVL/PO. Z tohoto důvodu byly hodnoceny varianty průchodu územím s cílem minimalizace dopadů, což odpovídá standardní metodice posuzování dopravních staveb.

Přes zónu Slavkovského bojiště byly prověřovány varianty průchodu trasy. Trasa byla v průběhu zpracování studie projednána s Památkovým ústavem. Z původně představených dvou tras (červená / modrá) byla právě červená akceptována. Bylo zkonstatováno, že obě představují významný zásah do pietního místa památkové zóny Slavkovské bojiště, avšak přimknutá (červená trasa) přeložky I/50 k původní trase má dopad menší.

Velkým pozitivem vybrané trasy přeložky mimo původní trasu je možnost vybudování komfortních mimoúrovňových křižovatek na silničních osách II/416, I/54 a na vjezdu do Slavkova. Přeložka tohoto úseku pak zapadá do celkové koncepce státu, respektive ŘSD, která spočívá v postupné realizaci zkapacitnění dálnice D1 od Kývalky až po Holubice dále na silnici I/50 směrem na ochvat Bučovic, který se brzy zrealizuje a dále pak až na slovenskou stranu. Dalším pozitivním aspektem je minimalizace kongescí z hlediska postupu a organizace při výstavbě, kdy dochází ke stavbě zcela bez vlivu na provoz v původní trase. Také je nutné zmínit zcela zásadní urbanistický potenciál pro město Slavkov. Původní trasa silnice I/50 bude pak převedena do kategorie krajské silnice a umožní lepší dopravní napojení území.

Technicko-ekonomická studie tak již variantně prověřila vedení trasy a stanovila optimalizované řešení, ze kterého vychází vymezení koridoru v ZÚR JMK. K projednání studie byly zvány i obce, včetně obce Křenovice. Připomínka obce vychází z předpokladu existence varianty s nižšími dopady na životní prostředí při zachování dopravní funkce záměru. Taková varianta však nebyla v rámci zpracované technicko-ekonomické studie identifikována.

Varianta modernizace silnice I/50 ve stávající trase neumožňuje dosažení požadovaných parametrů silnice I/50 jako páteřního tahu nadregionálního významu. Prognózované intenzity dopravy nad 20 tis. voz/den vyžadují kapacitní uspořádání přeložky v kategorii S 21,5/110, a od křižovatky se sil. I/54 třípruhové kategorie 2+1, které nelze v průtahu obcemi realizovat z důvodu prostorových limitů, existence četných kolizních bodů a nemožnosti oddělení tranzitní a místní dopravy. Varianta je proto dopravně nevyhovující.

Nulová varianta byla překonána stupněm přípravy záměru a jeho prokázanou dopravní potřebností a ekonomickou efektivitou.

Závěrem lze k požadavku na zpracování variant konstatovat, že navržené řešení vychází z prověřených podkladů a splňuje požadavky na kapacitu, bezpečnost a funkci komunikace. Doplnění variantního posouzení není důvodné. Vymezení koridoru v ZÚR v šířce 300 m současně nevylučuje další upřesnění vedení trasy.

Vlivy Z5 ZÚR JMK jsou posouzeny ve Vyhodnocení vlivů Z5 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA), a to v rozsahu podle Přílohy č. 4 stavebního zákona.

Dokumentace SEA hodnotí vlivy na biologickou rozmanitost, flóru a faunu, půdu a krajinu následovně:

Nejzávažnější zásah (významně negativní vliv -2) byl identifikován u koridoru DS67 I/50 Holubice –Slavkov. Silnice I/50 tvoří hranici PP Člupy, z druhé strany je železnice. V místě je plánována homogenizace komunikace. Rozšíření komunikace do PP je nepřipustné. Je doporučeno buď najít takové technické řešení, které vyloučí zásah do PP Člupy, nebo ponechat úsek komunikace v současné šířce.

Největší zábory ZPF se předpokládají u koridorů DS67 I/50 Holubice - Slavkov (78 ha, kde 78 % tvoří cenná půda I. a II. třídy ochrany)... Vliv byl hodnocen jako významně negativní. Koridory Z5 ZÚR JMK jsou vymezeny v širší významně vyšší, než je reálná potřeba odnětí půdy. Po upřesnění koridorů na parametry dle příslušného typu komunikace (lze podrobněji definovat v navazující ÚPD nebo projektové přípravě záměru) bude rozsah záboru zásadně snížen.

Koridor DS67 I/50 Holubice – Slavkov zasahuje na okrajovou část přírodního parku Ždánický les. Komunikace je hranicí PPK. V daném úseku je navržena homogenizace stávající silnice. Koridor dále vede přes krajinou památkovou zónu Bojiště bitvy u Slavkova. Vliv je zmírněn vedením silnice v okrajové části a je vyhodnocen jako mírně až významně negativní (-1/-2).

Hodnocení záměru DS67 z hlediska ovzduší, vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví, ZPF, ÚSES a krajiny je obsaženo v příloze č. 2 *Hodnocení záměrů* dokumentace SEA se závěrem, že využití koridoru DS67 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Navržená opatření SEA jsou promítnuta do výrokové části Z5 ZÚR JMK. V článku (157) v Úkolech pro územní plánování je v bodě b) uvedeno: *Zpřesnit a vymežit koridor silnice I/50 s ohledem na optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na zastavěné území, zajistit splnění hlukových limitů, zachování funkcí skladebných prvků ÚSES, zachování prostupnosti krajiny, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizovat negativní vlivy na krajinný ráz, minimalizovat vlivy na odtokové poměry a čistotu povrchových vod, minimalizovat vlivy na režim podzemních vod (DS67), minimalizace vlivů terénních nestabilit (DS67), minimalizace záboru vinic (DS67).* V bodě c) je uvedeno: *Zpřesnit a vymežit koridor silnice I/50 s ohledem na minimalizaci vlivů na PP Člupy a lokalitu soustavy Natura 2000 EVL Člupy (DS67).*

Na základě požadavku ministerstva kultury bude do bodu b) doplněno: ... *respektovat kulturní hodnoty krajinné památkové zóny Bojiště bitvy u Slavkova...*

K odkazu na prioritu (10) uvádíme, že veřejným zájmem je rovněž přeložení stávajícího vedení silnice I/50

mimo obytné struktury obcí, kde současné vedení trasy zatěžuje obytné prostředí nadlimitními emisemi a hlukem. Vymezení koridoru vytváří územní podmínky pro vedení nového kapacitního dopravního tahu mimo souvislou zástavbu, přičemž zachovává potřebnou možnost optimalizace trasy v rámci koridoru s ohledem na ochranu krajiny. Záměr tak naplňuje prioritu územního plánování (7) Vytvářet podmínky pro zajištění kvalitní dopravní infrastruktury pro propojení Jihomoravského kraje s okolními kraji, státy a dalšími evropskými regiony.

Všechny záměry Z5 ZÚR JMK se podílejí na další fragmentaci krajiny, tento vliv však není významný a je hodnocen v dokumentaci SEA jako zanedbatelný až mírně negativní (0/-1).

Silnice I/50 je významnou páteřní komunikací Jihomoravského kraje s nezastupitelnou funkcí pro spojení se Zlínským krajem a dále se Slovenskem. Kromě dálnice D2 je to právě ve směru na Slovensko druhá nejvýznamnější tepna s vysokým podílem tranzitní dopravy. V úseku Holubice – Starý Hrozenkov je součástí sítě evropských silnic E50. Koridor DS67 umožňuje přeložení stávajícího vedení silnice I/50 mimo obytné struktury obcí, kde současné vedení trasy zatěžuje obytné prostředí nadlimitními emisemi a hlukem. Vymezení koridoru vytváří územní podmínky pro vedení nového kapacitního dopravního tahu mimo souvislou zástavbu, přičemž zachovává potřebnou možnost optimalizace trasy v rámci koridoru s ohledem na ochranu krajiny. Záměr tak naplňuje prioritu územního plánování (7) Vytvářet podmínky pro zajištění kvalitní dopravní infrastruktury pro propojení Jihomoravského kraje s okolními kraji, státy a dalšími evropskými regiony.

Ve smyslu připomínky obce bude upraven text Odůvodnění Z5 ZÚR JMK tak, aby bylo zřejmé, že pro úsek Holubice – Bučovice nebyla v ZÚR JMK vymezena územní rezerva.

Kap. I.20 *Přehled použitých podkladů* textu odůvodnění Z5 ZÚR JMK bude doplněn podklad technicko-ekonomická studie „I/50 Holubice – Slavkov – Bučovice, přeložka (11/2022, PK Ossendorf s.r.o.).

Z vyhodnocení vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Ad připomínka II

Připomínce II se nevyhovuje.

Odůvodnění:

V Posouzení vlivů Z5 ZÚR JMK na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (naturové hodnocení) je v kap. B.4.7. uvedeno:

Koridor DS67 zasahuje do izolované jižní části EVL CZ0620002 Člupy. S ohledem na okolnost, že trasování koridoru zahrnuje podstatnou část jižní disjunktivně lokalizované části EVL Člupy, na které se vyskytují v mozaice všechny předměty ochrany: 6210 - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (Festuco- Brometalia), význačná naleziště vstavačovitých - prioritní stanoviště; 6210 - Polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (Festuco-Brometalia); 6240* Subpanonské stepní trávníky, lze předpokládat lokálně významný zásah. **Ve vztahu k celkové výměře EVL a poloze výskytů předmětů ochrany jde o zásah na hranici mírně nepříznivého vlivu, pokud by byla naplněna celá výměra přesahu koridoru do území EVL.** Poněvadž je dotčena jen samostatně vydělená jižní část EVL, která má výměru 1,1011 ha, tak předpokládané naplnění celé výměry koridoru na úkor xerofytního svahu s jižní a JV orientací (kontext vyrovnání oblouku silnice I/50 v méně přehledném úseku) dosahuje cca 31% výměry této jižní části EVL. To znamená potenciální likvidaci význačné části jižní enklávy EVL, kterou nelze akceptovat. Rovněž Dušková a kol (11/2025) konstatuje, že z hlediska zájmů ochrany přírody byl nejzávažnější zásah (významně negativní vliv - 2) identifikován právě u koridoru DS67 (EVL se překrývá se stejnojmennou přírodní památkou). Silnice I/50 tvoří*

rovněž hranici PP Člupy, z druhé strany je železnice. V místě je plánována homogenizace komunikace. Rozšíření komunikace do PP je nepřipustné. Je doporučeno buď najít takové technické řešení, které vyloučí zásah do PP Člupy, nebo ponechat úsek komunikace v současné šířce.

Je navrhováno zmírňující opatření ve smyslu zpřesnit a vymezit koridor DS67 s ohledem na EVL Člupy bez zásahu do území EVL.

Obec ve své připomínce cituje z kap. B.4.14. Porovnání míry vlivu zásad územního rozvoje **bez provedení opatření k prevenci, vyloučení nebo snížení očekávaných nepříznivých vlivů...**

Zpracovatel naturového hodnocení koncepce v kap. B.4.13 uplatnil opatření za účelem minimalizace identifikovaných mírně nepříznivých vlivů:

*Zpřesnit a vymezit koridor **DS67** s ohledem na polohu EVL Člupy a zajistit územní podmínky pro eliminaci přímého zásahu do území jižní vydělené části EVL; tedy optimalizací trasy silnice I/50 v rámci koridoru a technickým řešením vyloučit zásah do EVL/PP Člupy. Pokud se takové řešení nenajde, je doporučeno zachovat stávající šířkové uspořádání komunikace.*

Naturové hodnocení Z5 ZÚR JMK v závěru uvádí:

Předložená Koncepce Změna č. 5 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje nemá významný negativní vliv na stav předmětů ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí na území Jihomoravského kraje (negativní vliv dle odst. 9 § 45i ZOPK).

*V rámci Z5 ZÚR JMK pro celkem 4 koridorů byl identifikován potenciální územní zásah /překryv do 3 EVL a jedné PO s mírně negativním vlivem. U žádného z posuzovaných koridorů nebyl zábor ploch s výskytem předmětů ochrany spojen s fragmentací konkrétní dotčené lokality, tedy významným vlivem na celistvost, u EVL Člupy může dojít k trvalému záboru části jižní nespojitě enklávy EVL nad silnicí I/50 (koridor **DS67**), který je řešitelný změnou projektového pojetí.*

Vzhledem k tomu, že předložená koncepce nemá významný negativní vliv § 45i zákona č. 114/1992 Sb. se nepoužije.

Z5 ZÚR JMK je pořizována na základě projednané a schválené Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v uplynulém období 10/2020–06/2024 (dále také „Zpráva“). Zpráva formulovala obsah zadání pro zpracování Z5 ZÚR JMK. Z vyhodnocení uplatňování ZÚR JMK vyplynul požadavek vymezit koridor pro přeložku silnice I/50 na základě podkladu technicko-ekonomické studie „I/50 Holubice – Slavkov – Bučovice, přeložka (11/2022, PK Ossendorf s.r.o.), kterou nechalo zpracovat Ředitelství silnic a dálnic ČR.

KrÚ nepřísluší vyjadřovat se ke studii jejímž zadavatelem bylo ŘSD. Pro úplnost pouze uvádíme, že Z5 ZÚR JMK vymezují pro záměr koridor o šířce 300 m, který tak má větší dopad do území. Ve studii je vymezena trasa přeložky silnice I/50, která dle výkresové části do EVL Člupy nezasahuje. V úseku, kde dochází ke kontaktu s EVL Člupy je navrhována homogenizace silnice I/50 ve stávající trase.

Z5 ZÚR JMK je v souladu se stavebním zákonem zpracována v měřítku 1: 100 000. Územní plán, který se zpracovává nad mapovým podkladem v měřítku katastrální mapy nebo v měřítku 1: 5 000 přebírá věcná řešení zásad územního rozvoje, zejména plochy a koridory a, je-li to účelné zpřesňuje je. Koridor pro záměr silnice I/50 bude po dohodě s dotčeným orgánem upřesněn v územním plánu v podrobnějším měřítku dle podmínek v území.

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Ad připomínka III

Připomínce III se nevyhovuje.

Odůvodnění:

Hodnocení záměru DS67 z hlediska ovzduší, vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví, ZPF, ÚSES a krajinu je obsaženo v příloze č. 2 *Hodnocení záměrů* dokumentace SEA se závěrem, že využití koridoru DS67 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Navržená opatření SEA jsou promítnuta do výrokové části Z5 ZÚR JMK.

V dokumentaci SEA je k hodnocení vlivů záměru DS67 na krajinu uvedeno:

Koridor dále vede přes krajinou památkovou zónu Bojiště bitvy u Slavkova. Vliv je zmírněn vedením silnice v okrajové části a je vyhodnocen jako mírně až významně negativní (-1/-2).

Na základě požadavku ministerstva kultury bude u záměru DS67 v článku (157) v Úkolech pro územní plánování v bodě b) doplněno: ... *respektovat kulturní hodnoty krajinné památkové zóny Bojiště bitvy u Slavkova...*

Požadavku na *konkrétní posouzení, jak bude zachován charakter KPZ a konkrétní podmínky ochrany krajinného rázu* nelze vyhovět. Podle § 40 odst. 5 stavebního zákona vyhodnocení vlivů nadřazené územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti, které náleží vyhodnocení vlivů navazující územně plánovací dokumentace. Obsah a struktura vyhodnocení vlivů a vyhodnocení vlivů na životní prostředí jsou stanoveny v příloze č. 4 stavebního zákona.

Přesnější kvantifikace vlivů koncepce na předmět ochrany je pod úrovní podrobnosti ZÚR a zpravidla bude možná až v navazujících fázích realizace záměru. ZÚR totiž nevymezují konkrétní záměr. Nelze proto určit jeho přesnou polohu, tedy jak bude v daném koridoru v budoucnu umístěn, aby bylo možné přesněji posoudit jeho vliv na chráněné zájmy. Pro účely SEA je podstatné, že střet navrhovaného koridoru s chráněným zájmem je v hodnocení SEA vymezen, identifikován a byl popsán možný vliv tohoto koridoru na chráněný zájem. Zákon nepožaduje na úrovni zásad územního rozvoje přesná a technicky konkrétní kompenzační opatření.

Účelem navržených opatření SEA je především vymezit úkoly pro nižší stupně územního plánování a stanovit požadavky na realizaci záměrů krajského a celostátního významu. Opatření postačí navrhnout, není nutné (a často ani možné) hodnotit již v SEA k zásadám územního rozvoje jejich účinnost.

K domnělému rozporu s § 12 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, KrÚ uvádí, že ustanovení §12 se použije při umístování a povolování staveb. Hodnocení záměru DS67 z hlediska vlivů na krajinu je obsaženo v příloze č. 2 *Hodnocení záměrů* dokumentace SEA se závěrem, že využití koridoru DS67 je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Navržená opatření SEA jsou promítnuta do výrokové části Z5 ZÚR JMK.

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Ad připomínka IV

Připomínce IV se nevyhovuje.

Odůvodnění:

V dokumentaci SEA je k hodnocení vlivů záměru DS67 na půdu uvedeno:

Největší zábory ZPF se předpokládají u koridorů DS67 I/50 Holubice - Slavkov (78 ha, kde 78 % tvoří cenná půda I. a II. třídy ochrany). Vliv byl hodnocen jako významně negativní.

Koridory Z5 ZÚR JMK jsou vymezeny v šíři významně vyšší, než je reálná potřeba odnětí půdy. Po upřesnění koridorů na parametry dle příslušného typu komunikace (lze podrobněji definovat v navazující ÚPD nebo projektové přípravě záměru) bude rozsah záboru zásadně snížen.

V článku (157) v Úkolech pro územní plánování je v bodě b) uvedeno: *Zpřesnit a vymezit koridor silnice I/50 s ohledem na optimalizaci trasy v rámci koridoru s cílem minimalizace rozsahu záboru ZPF a PUPFL...*

Obsah a struktura vyhodnocení vlivů a vyhodnocení vlivů na životní prostředí jsou stanoveny v příloze č. 4 stavebního zákona. Účelem navržených opatření SEA je především vymezit úkoly pro nižší stupně územního plánování a stanovit požadavky na realizaci záměrů krajského a celostátního významu. Opatření postačí navrhnout, není nutné (a často ani možné) hodnotit již v SEA k zásadám územního rozvoje jejich účinnost.

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Ad připomínka V

Připomínce V se nevyhovuje.

Odůvodnění:

Vyhodnocení vlivů je prováděno jak na úrovni jednotlivých ploch a koridorů, tak je vyhodnocen návrh ZÚR jako celek, tj. ZÚR JMK ve znění všech předchozích aktualizací. Rozsah a význam změn z hlediska jejich dopadů je posouzen ve Vyhodnocení vlivů Z5 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Z5 ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz kapitola A.6.3 dokumentace SEA. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativ. vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách. Z kap. A.6.3 a přílohy č. 2 je zřejmé, že se projektant zabýval při vyhodnocení kumulativních vlivů a synergických vlivů záměry v řešeném území. Podrobněji je metodický postup (včetně výběru stávajících a navrhovaných záměrů s možnými kumulativními a synergickými vlivy) uveden v Příloze č.1 dokumentace SEA. Střet nebo územní blízkost záměrů navrhovaných v Z5 ZÚR JMK s ostatními záměry je přehledně uveden v tabulce přílohy č. 4 dokumentace SEA. Závěry Vyhodnocení vlivů Z5 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území jsou uvedeny v kap. D.

K požadavku na podrobnější posouzení a stanovení konkrétních opatření sdělujeme, že se nejedná o podrobnost příslušející ZÚR viz. vyhodnocení předcházejících připomínek obce.

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Ad připomínka VI

Připomínce VI se nevyhovuje.

Odůvodnění:

Pro KrÚ jsou podstatné ty části studie, ze kterých je zřejmé umístění záměru v území a z textové části popis

záměru a důvody jeho vymezení. Šířka koridoru pro vymezení v ZÚR je stanovena po dohodě s dotčeným orgánem, v tomto případě MD. Části studie týkající se stavebních nákladů, ekonomického hodnocení a dokladů projednání studie nejsou pro vymezení koridoru v ZÚR údaje, které mají být obsahem ZÚR dle stavebního zákona. Rovněž samotná studie není součástí projednávaného návrhu Z5 ZÚR JMK.

Návrh Z5 ZÚR JMK se podle § 94 stavebního zákona projednává s dotčenými orgány. Rozhodující jsou tak stanoviska dotčených orgánů k projednávané dokumentaci tedy Z5 ZÚR JMK. Ministerstvo kultury a ministerstvo životního prostředí k vymezení koridoru v Z5 ZÚR JMK uplatnila svá stanoviska.

K technicko-ekonomické studii, jejímž zadavatelem bylo ŘSD, se KrÚ vyjádřil ve vyhodnocení připomínky II. a k variantám záměru ve vyhodnocení připomínky I. Studie je datovaná 2022 a sloužila k prověření vedení přeložky silnice I/50. Na základě prověření vedení koridoru MD jako dotčený orgán požadovalo vymezení koridoru v ZÚR JMK. Jedná se o zcela legitimní postup.

K nepřístupu podkladové studie ŘSD a k jejímu údajnému neprojednání s dotčenými obcemi se JMK nevyjadřuje. Jedná se o studii zadanou ŘSD a její případné projednání s dotčenými obcemi je plně v gesci ŘSD, případně MD. Předmětná studie není součástí projednávaného návrhu Z5 ZÚR JMK. Projektant návrhu Z5 ZÚR JMK při vymezení koridoru silnice I/50 a jeho odůvodnění studii využil pouze jako podklad.

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Ad připomínka VII

Připomínce VII se nevyhovuje.

Odůvodnění:

Článek (458) ZÚR JMK v platném znění vymezuje plochu, ve které ukládají prověření změn jejího využití územní studií Územní studie Jihovýchod. Tento článek není předmětem řešení Z5 ZÚR JMK.

Shodou okolností bylo zahájeno pořízení předmětné studie. Studie Jihovýchod nebude prověřovat varianty zkapacitnění silnice I/50. Cílem územní studie je **v návaznosti na návrh nadřazené silniční a dálniční sítě vymezené v ZÚR JMK**, jejíž součástí je koridor I/50, a na předpokládaný rozvoj obcí navržený v jejich územních plánech v jihovýchodním kvadrantu brněnské aglomerace **posoudit a navrhnout možnosti obsluhy území silniční sítě** a vybalancovat tak rozvojový potenciál území a možnosti dopravních kapacit. Územní studie specificky posoudí řešení vybraných prvků dopravní infrastruktury, přeložky nebo obchvaty silnic II. a III. třídy a Křenovickou spojkou, jižní a severní variantu.

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.