

Poř. číslo	V 04	Datum	19.03.2026	Č.j.	JMK 46125/2026
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	Vojtěch Drápal		
		Datum narození:	24.2.1990		
		Adresa / sídlo	Havlíčková 606, 683 52 Křenovice		
Věc: Připomínky k návrhu Změny č. 5 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje Předmět připomínek: koridor DS67 (I/50 Holubice - Bučovice) a související záměry Já, Vojtěch Drápal, občan obce Křenovice, uplatňuji 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 koridoru DS67 (přeložka silnice I/50 Holubice - Bučovice), který zasahuje přímo do území obce, kde žiji, kde jsem vyrůstal a kde snad budou vyrůstat i mé děti. Krajinu, přes kterou má přeložka vést, znám důvěrně - chodím po ní, vidím ji z oken svého domu, hospodaří na ní moji příbuzní a sousedé. Proto mě záměr, který má tuto krajinu zásadně a nevratně proměnit, zajímá a znepokojuje. Na veřejné projednání dne 4. 3. 2026 jsem přišel s řadou konkrétních dotazů - ptal jsem se na hlukové dopady, na to proč je trasa vedena po hřebenech kopců, na rozsah záborů zemědělské půdy, na parametry komunikace, na to zda byla zvažována varianta modernizace ve stávající trase, nebo na to jak má fungovat navržený biokoridorový přechod. Věcnou odpověď jsem nedostal na žádný z nich. Přítomní zástupci krajského úřadu (pořizovatel), projektant Z5 ZÚR JMK a zpracovatelé VVURÚ mi opakovaně sdělovali, že ta či ona záležitost „není předmětem tohoto řízení“ a že se to bude řešit později - v EIA, v dokumentaci pro územní rozhodnutí a podobně. Nikdo ze strany ŘSD ČR, které o zavedení záměru do ZÚR požádalo, ani nikdo z autorů podkladové studie PK Ossendorf na jednání přítomen nebyl. Mé dotazy k tomu, proč bylo zvoleno právě toto trasování a proč nebyly zvažovány alternativy, tak nemohl zodpovědět nikdo, kdo se přípravou záměru skutečně zabýval. Výsledkem bylo, že každý konkrétní problém byl odkázán „o patro níž“ - jenže právě ZÚR jsou tou úrovní, kde se rozhoduje o tom, jestli koridor vůbec bude a kudy povede. Vymezení území dotčeného připomínkami Připomínky se týkají koridoru DS67 v celém jeho rozsahu, zejména však území v katastrech obcí Holubice, Velešovice, Křenovice, Slavkov u Brna a Vážany nad Litavou - tedy oblasti, kde žiji a kde bude mít záměr největší dopad. Dále se týkají koridoru DS51 na katastrálním území Křenovice. Dotčené území zahrnuje i Krajinnou památkovou zónu Bojiště bitvy u Slavkova a prvky územního systému ekologické stability (ÚSES), zejména regionální biokoridory RBK 41, RBK 42 a regionální biocentrum RBC 25. <u>Připomínka I: Proč nebyly posouzeny jiné varianty a proč se spěchá s vymezením koridoru?</u> Koridor DS67 je zcela novým záměrem. Nikdy předtím pro tento úsek nebyla vymezena ani územní rezerva. Územní rezervy RDS14-A a RDS14-B, na které se odůvodnění Z5 odvolává, se ve skutečnosti týkaly jen úseku Brankovice - Kožušice (koridor DS65), nikoli úseku Holubice - Bučovice. Odůvodnění tedy zavádějícím způsobem vytváří dojem kontinuity tam, kde žádná není. Celý koridor stojí na jediném podkladu - studii „I/50 Holubice - Slavkov - Bučovice, přeložka“ od firmy PK Ossendorf z listopadu 2022 (dále jen „Ossendorf“). Tuto studii jsem podrobně prostudoval a mám k ní zásadní výhrady: • Studie sice zmiňuje dvě varianty průchodu přes Krajinnou památkovou zónu (červenou a modrou, obr. 3), ale vážně se zabývá jen jednou z nich. To není variantní posouzení. Hlavně ale nevím, jestli					

vůbec někdo vážně prověřoval možnost modernizace silnice I/50 ve stávající trase a s jakým výsledkem. Z dokumentace to není patrné.

- Samotné VVURÚ přiznává, že „v návrhu Z5 ZÚR JMK nebylo řešeno variantní pojetí návrhových koridorů“ (kapitola B.4.12).
- Studie vychází z dat sčítání dopravy z roku 2020, tedy z covidového roku, kdy byly intenzity dopravy atypické. Predikci počítá s rokem 2032 a nezohledňuje přitom modernizaci železnice (záměry DD1, DD10 v ZÚR), která může dopravní poptávku v regionu výrazně změnit.
- A co mě zarazilo nejvíce: studie sama ve svém závěru říká, že „příprava zkapacitnění sil. I/50 prochází počátečním procesem“ a že přeložka „není zakotvena v ZÚR JMK“. Jak je možné, že na základě studie, která sama sebe označuje za předběžnou, Z5 ZÚR JMK rovnou vymezuje koridor veřejně prospěšné stavby s možností vyvlastnění?

VVURÚ přitom u DS67 identifikuje významně negativní vliv (-2) hned ve třech kategoriích - biologická rozmanitost, půda a krajina. Ze všech záměrů Změny č. 5 je DS67 ten s nejvíce negativními hodnoceními. Na veřejném projednání přesto zaznělo, že výsledné vlivy na krajinu budou nulové, protože se přijmou zmírňující opatření. Zeptal jsem se, jaká konkrétně. Odpověď zněla: to bude předmětem EIA. Jinými slovy - tvrdí se, že vlivy budou nulové, ale nikdo zatím neví, jak toho dosáhnout. To mi nepřijde jako dostatečný podklad pro vymezení koridoru.

Nová silnice přitáhne víc aut, ne méně. Nikde v dokumentaci jsem nenašel úvahu o tom, že nová kapacitní komunikace (čtyřpruhová silnice S 21,5/110 - fakticky dálničních parametrů) obvykle nezmenšuje objem dopravy, ale naopak ho zvyšuje. V dopravní ekonomii se tomu říká indukovaná doprava. Nehledě na to, že ve chvíli, kdy nastanou komplikace na D1, veškerá tato indukovaná doprava se přelije přes Křenovice, což už se teď pravidelně děje a obzvláště ráno, kdy chodí děti do školy se přitom silnice v některých chvílích nedá bezpečně přejít. Nikdo se také nezabýval otázkou, jestli by část dopravní zátěže nemohla převzít železnice - přestože ZÚR v tomtéž území počítají s modernizací železničních tratí (DD1, DD10). Jak chápu § 40 odst. 5 stavebního zákona, měla by být posouzena „rozumná náhradní řešení“. To se nestalo.

ZÚR si protiřečí. Samotné ZÚR v bodě (436a) kapitoly O ukládají zpracovat Územní studii Jihovýchod, jejímž úkolem je mimo jiné „prověřit zkapacitnění I/50 Slavkov - D1 MÚK Holubice“. Křenovice jsou přímo v územním vymezení této studie. Odůvodnění Z5 výslovně říká, že je tato studie „nadále nezbytná“ a že „bez komplexního posouzení variant dopravní obsluhy by v území mohlo docházet k nekoordinovanému rozvoji“. Jak ale může stejná Změna č. 5 na jedné straně říkat, že je nejdřív nutné prověřit varianty, a na druhé straně rovnou vymezit jednu konkrétní variantu jako koridor veřejně prospěšné stavby? Dočetl jsem se přitom v metodickém doporučení MMR (č. j. MMR-63322/2021-81), že neproověřený koridor by měl být vymezen spíše jako územní rezerva - což mi dává smysl.

Za jakou cenu? Studie Ossendorf vyčísľuje náklady přeložky na 5,62 mld. Kč (v cenách 2021). Nikde jsem ale nenašel srovnání s tím, kolik by stála modernizace stávající I/50. Přijde mi zvláštní rozhodovat o koridoru za téměř šest miliard, aniž by někdo aspoň přibližně vyčísľil levnější alternativu.

Požadavek: Požaduji, aby před vydáním Z5 ZÚR JMK bylo zpracováno variantní posouzení koridoru DS67, zahrnující minimálně: (a) variantu modernizace silnice I/50 ve stávající trase (Holubice-Velešovice-Křenovice-Slavkov); (b) variantu přeložky vedené mimo KPZ Bojiště bitvy u Slavkova; (c) multimodální alternativu zahrnující přesun části dopravy na železnici; a (d) nulovou variantu. Alternativně požaduji nevymezovat koridor DS67 a ponechat záměr ve stavu územní rezervy do doby zpracování Územní studie Jihovýchod.

Připomínka II: Dálnice přes bojiště u Slavkova?

Téměř třetina koridoru DS67 (28,7 %) leží v Krajinné památkové zóně Bojiště bitvy u Slavkova. Trasa vede přes horizont a vrchol kopce Cikán (287 m n. m.) - nejvyšší bod celé přeložky. Čtyřpruhová silnice o šířce

21,5 m na horizontu bude viditelná z celého údolí a zásadně změni tvář krajiny, která si od bitvy v roce 1805 zachovala svůj historický charakter.

Vím, že se odbor životního prostředí Městského úřadu Slavkov u Brna v minulosti k záměru vedení komunikace přes Cikán vyjádřil tak, že pokud tudy má vést silnice, měla by být v tunelu. V odůvodnění Z5 ZÚR JMK ani ve studii Ossendorf jsem ale žádnou zmínku o tomto vyjádření nenašel. Proč bylo ignorováno?

A ještě jedna věc, která mi nedá spát. Je mi známo, že NPÚ v minulosti zakázal vysadit alej stromů na horizontu v rámci KPZ, protože by narušila historické výhledy ze Slavkovského zámku. Alej stromů. A teď do téhož výhledu má přijít čtyřpruhová silnice?

Neproporčnost přístupu památkové péče vidím i ve své vlastní obci. V části Křenovic, která spadá do KPZ, památkáři zakazují lidem dávat na střechy solární panely - prý narušují historický ráz krajiny. Solární panely přitom pomáhají bojovat se změnou klimatu, což je jedna z priorit územního rozvoje. Ale dálnice přes horizont kopce v téže KPZ má být v pořádku? To mi nepřijde jako férový přístup - malý stavebník musí dodržovat přísná pravidla, ale velký investor dostane výjimku.

V odůvodnění Z5 ani ve VVURÚ jsem nenašel žádné konkrétní posouzení toho, jak přeložka ovlivní krajinný ráz KPZ. Nejsou stanoveny žádné podmínky ochrany. Přitom samotné ZÚR v prioritě (14) ukládají „podporovat péči o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty kraje, které vytvářejí charakteristické znaky území“. Bojiště u Slavkova je přesně taková hodnota.

Požadavek: Požaduji, aby odůvodnění Z5 ZÚR JMK obsahovalo konkrétní posouzení vlivů koridoru DS67 na KPZ a stanovilo závazné podmínky pro ochranu krajinného rázu. Požaduji vysvětlení, proč nebylo zohledněno vyjádření odboru životního prostředí MÚ Slavkov u Brna k variantě tunelového vedení přes kopec Cikán. Alternativně požaduji posouzení vedení trasy, které by se KPZ vyhnulo.

Připomínka III: Nejcennější půda v republice pod asfaltem

Přeložka DS67 sebere 78 hektarů zemědělské půdy. Z toho 28 hektarů patří do I. třídy ochrany - tedy do té úplněj nejcennější kategorie. Je to nejvyšší zábor I. třídy ze všech záměrů celé Změny č. 5. Podle VVURÚ tvoří cenná půda I. a II. třídy plných 78 % celkového záboru.

Jak jsem se dočetl v § 4 odst. 3 zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně ZPF, půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout jen tehdy, když jiný veřejný zájem výrazně převažuje - a k tomu je třeba prokázat, že neexistují alternativy s menším dopadem. Jenže aby se to dalo prokázat, musely by být alternativy nejdřív posouzeny. A to se, jak popisují v připomínce I, nestalo. Odůvodnění záborů ZPF je navíc vedeno paušálně pro všechny záměry dohromady, bez individuálního rozboru pro DS67.

Eroze. Trasa koridoru vede přes půdy, které jsou vážně ohroženy erozí - jak větrnou, tak vodní. Podle map VÚMOP se v okolí Slavkova, Velešovic a Holubic nacházejí půdy silně ohrožené větrnou erozí. Z hlediska vodní eroze je to ještě horší - na řadě pozemků v trase přeložky přesahuje dlouhodobá průměrná ztráta půdy 30 tun na hektar za rok, což je kategorie velmi silné eroze. Stavba silnice v tomto území znamená nejen trvalou ztrátu erozně ohrožené půdy, ale i narušení protierozních prvků v krajině - mezí, remízů, biokoridorů - a zhoršení odtoku srážkové vody kvůli nárůstu nepropustných ploch.

Přehřívání. Z5 ZÚR JMK sama doplnila do priority (18) téma přehřívání krajiny. Oblast kolem Křenovic patří k nejteplejším na Moravě. Nahradit 78 hektarů zemědělské půdy novým asfaltem a betonem jde přímo proti tomuto cíli. Poblíž stávajícího tělesa I/50 tak vznikne nové a ještě větší rozpálené těleso silnice. A znovu - je paradoxní, že památkáři brání lidem v instalaci solárních panelů (viz připomínka II), zatímco ZÚR umožňují zábor desítek hektarů půdy pro silnici, která přehřívání území dále zhorší. Od svých příbuzných vím, jaký dopad mělo postavení úseku D1 začátkem 90. let mezi Holubicemi a Vyškovem, např. na polovině jednoho pole u Velešovic, které přetřela dálnice se najednou propadl výnos z úrody kukuřice na polovinu, zatímco druhá polovina měla úrodu stále stejnou. O to víc se obávám dopadů takového záměru na klima v dnešní době, kdy oteplování krajiny nabírá na síle nevídaným tempem.

Požadavek: Požaduji individuální odůvodnění záboru ZPF I. třídy ochrany pro koridor DS67, včetně posouzení erozní ohroženosti dotčených pozemků a prokázání, že záměr nelze umístit s menším dopadem na ZPF. Požaduji rovněž posouzení dopadu záměru na klimatickou adaptaci území, jak to odpovídá prioritě (18) ZÚR JMK.

Připomínka IV: Krajina kolem Křenovic se stane neprůchodnou

Když se podívám na mapu, okolí Křenovic a Slavkova je už teď sevřené dopravními stavbami - na severu dálnice D1, skrz obec silnice II/417 a II/416, které jsou velmi frekventované, silnice III/4161, na níž není tranzit jen z toho důvodu, že pod železničním viaduktem neprojedou kamiony, který se ale v rámci elektrifikace trati Brno-Nesovice bude bourat a nahraní mostem, jež bude průjezdný i pro těžkou nákladní dopravu, podél obce železnice, včetně zamýšlené jižní varianty Křenovické spojky. Z5 ZÚR JMK k tomu přidává další záměry: DS67 (přeložku I/50), DS51 (přeložku II/416), DS42 (zkapacitnění D1). Dohromady to znamená, že Křenovice budou obklopeny dopravní infrastrukturou prakticky ze všech stran a prostupnost okolní krajiny klesne ještě víc.

Biokoridory a biocentra v ohrožení. Z grafické části Z5 ZÚR JMK je patrné, že koridor DS67 přímo přetíná regionální biokoridory RBK 41 a RBK 42 a prochází těsně kolem regionálního biocentra RBC 25. Když jsem se podíval na územní plán Slavkova, zjistil jsem, že v dotčeném území leží i lokální biokoridory (LBK 2a, 2b) a lokální biocentra (LBC Kozí hory, LBC Zahrádky). VVURÚ tuto kolizi s prvky ÚSES - tedy se systémem, který má zajišťovat ekologickou stabilitu krajiny - dostatečně neposoudilo a nestanovilo žádná konkrétní opatření.

Zvěř v pasti. Baval jsem se s místními myslivci a pokud se podle nich přeložka I/50 realizuje spolu s ostatními dopravními záměry, zvěř v okolí Křenovic a Slavkova přijde o poslední zbývající migrační koridory. Čtyřpruhová silnice s 22 tisíci auty denně je pro srnce, zajíce nebo divoká prasata nepřekonatelná bariéra. VVURÚ sice kumulativní vlivy dopravních staveb v okolí trasy přeložky DS67 identifikuje, ale dál se jimi nezabývá a nestanoví žádná zmírňující opatření.

Samotné ZÚR přitom v prioritě (10) ukládají „důsledně předcházet zneprůchodnění území a fragmentaci krajiny“. Jak se tato priorita slučuje s vymezením koridoru, který krajinu dále fragmentuje, aniž by kdokoli posoudil, co to udělá s její ekologickou prostupností?

Požadavek: Požaduji podrobnější posouzení kumulativních vlivů všech dopravních záměrů v oblasti Křenovic a Slavkova, posouzení dopadů na ÚSES (zejména RBK 41, RBK 42 a RBC 25, ale i biokoridorů na lokální úrovni) a stanovení konkrétních podmínek pro zachování ekologické prostupnosti krajiny ve výrokové části ZÚR.

Připomínka V: Nedostal jsem podklady, nemohl jsem se kvalifikovaně vyjádřit

Celé odůvodnění koridoru DS67 stojí a padá se studií Ossendorf. Jenže tato studie nebyla součástí dokumentace zveřejněné k veřejnému projednání. Musel jsem si o ni sám požádat.

Dne 17. 2. 2026 jsem podal žádost o informace na KÚ JMK. Studii (části A a B) jsem dostal 25. 2. 2026 - týden před veřejným projednáním. Když jsem ji pročítal, zjistil jsem, že má i přílohy C (odhad nákladů), D (ekonomické hodnocení) a E (doklady o projednání s dotčenými orgány). Příloha E je navíc členěna na podčásti - E.1 je doklad o projednání s NPÚ, z čehož logicky plyne, že existuje i E.2 a možná další. O přílohy C-E jsem požádal 26. 2. 2026.

Odpověď přišla 9. 3. 2026 - pět dní po veřejném projednání. KÚ JMK mi sdělil, že od ŘSD obdržel jen části A a B a že přílohy C-E „nejsou pro Změnu č. 5 relevantní“.

Současně jsem 4. 3. 2026 požádal o informace přímo ŘSD ČR. Dne 16. 3. 2026 mi přišel jen jakýsi „Protokol ověření certifikátů“ - žádná věcná odpověď. Urgoval jsem tentýž den. Dnes je 19. března, poslední den lhůty pro podání připomínek, a od ŘSD jsem se stále nic nedozvěděl.

Co to znamená v praxi? Bez příloh C-E nemůžu posoudit, jestli byla vyjádření dotčených orgánů - třeba NPÚ k variantám průchodu přes KPZ, nebo dalších orgánů uvedených v přílohách E.2 a případně dalších - správně pochopena a promítnuta do návrhu Z5 ZÚR JMK. Nemůžu ověřit ekonomické hodnocení záměru. Nemůžu zjistit, jestli některý dotčený orgán nevznese námitky, které jsou v rozporu se závěry studie. Zkrátka mi bylo fakticky znemožněno podat kvalifikované připomínky, jak to předpokládá § 97 odst. 2 stavebního zákona.

Odůvodnění, které se opírá o studii, jejíž podstatnou část nemá k dispozici ani pořizovatel, je z mého pohledu nepřezkoumatelné. Jak chápou § 93 odst. 5 písm. a) stavebního zákona, návrh a podklady by měly být zveřejněny. To se v případě studie Ossendorf nestalo.

Požadavek: Vzhledem k tomu, že odůvodnění koridoru DS67 je nepřezkoumatelné a že mi bylo fakticky znemožněno se kvalifikovaně vyjádřit, požaduji, aby koridor DS67 byl z návrhu Z5 ZÚR JMK vypuštěn. Záměr přeložky I/50 v úseku Holubice - Bučovice by měl být odložen do budoucí změny ZÚR JMK, v rámci které budou zpřístupněny veškeré podklady včetně kompletní studie Ossendorf (přílohy A-E) a bude umožněna řádná participace veřejnosti a dotčených obcí.

Připomínka VI: Jak bude vypadat život v Křenovicích?

Koridor DS67 je široký 300 metrů, přestože studie Ossendorf navrhovala 200 metrů. Proč byl rozšířen o dalších sto metrů, v odůvodnění Z5 ZÚR JMK nikde nevysvětluje. Těch sto metrů navíc znamená další desítky pozemků, jejichž vlastníci nebudou moci stavět, měnit využití ani plánovat budoucnost svého majetku - a to po dobu, která může trvat desítky let. Studie Ossendorf sama říká, že záměr je v „počátečním procesu“.

Hluk z kopce. Trasa vede po hřebeni kopce Cikán - nejvyššího bodu přeložky. Zvuk se z vyvýšeného silničního tělesa šíří do údolí mnohem dál než z komunikace vedené v zářezu. Protihlukové stěny na horizontu kopce v Krajině památkové zóně si lze těžko představit. Studie Ossendorf hluk prakticky neřeší.

Podle Světové zdravotnické organizace je hluk druhou nejzávažnější environmentální příčinou poškození zdraví v Evropě (WHO, Environmental Noise Guidelines, 2018). Víím, že konkrétní hlukové posouzení je věcí EIA. Ale i na úrovni ZÚR by mělo být zřejmé, že silnice na horizontu kopce u obytné zástavby bude mít zásadní hlukové dopady - a že tento problém může zpochybnit přijatelnost celého záměru.

Navíc jsem zjistil, že VVURÚ u DS67 sice počítá s kumulací hluku ze záměrů DS51, DS42, DI a ze stávajících železnic, ale vůbec nezohledňuje hluk z letiště Brno-Tuřany. Křenovice leží přímo pod přistávacím koridorem (narozdíl od Ponětovic, Prace i Kobylnice) - každé přistávající letadlo velmi dobře slyšíme. Letecký provoz na letišti přitom v posledních letech výrazně roste, vznikají nové pravidelné i charterové linky, a s dalším nárůstem je třeba počítat. Zajímavé je, že u jiných záměrů (třeba DS69 u Vyškova) VVURÚ vliv blízkého letiště jako kumulativní zdroj hluku zohledňuje. U DS67 a Křenovic to neudělalo. Považuji to za závažné opomenutí.

Krajina za oknem. Realizace přeložky by znamenala trvalou a nevratnou změnu krajiny, ve které žijí. Otevřená zemědělská krajina se stopami bojiště z roku 1805, s výhledy na Slavkovský zámek a Pálavské vrchy - to vše by přešlo masivní silniční těleso na horizontu. Bojím se, že tato změna znehodnotí nejen krajinu, ale i kvalitu života nás všech, kdo tu bydlíme.

Požadavek: Požaduji, aby odůvodnění Z5 ZÚR JMK vysvětlilo rozšíření koridoru na 300 m oproti 200 m ve studii Ossendorf. Požaduji, aby bylo na koncepční úrovni posouzeno, zda je vedení kapacitní komunikace po horizontu kopce Cikán v blízkosti obytné zástavby a v KPZ vůbec přijatelné z hlediska hluku a krajinného rázu.

S ohledem na výše uvedené požaduji, 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.

Vyhrazuji si rovněž právo uplatnit připomínky k případné podstatné úpravě návrhu Z5 ZÚR JMK v souladu s § 103 odst. 3 stavebního zákona.

V neposlední řadě však chci poděkovat zpracovatelům a dalším osobám, které se na Z5 ZÚR podíleli. Jde o náročný projekt, který vyžaduje hodně práce, pečlivosti a pozornosti vůči detailům. Ačkoli jsem výše uvedl celou řadu připomínek a požadavků, jejich smyslem je především upozornit na možná úskalí, která v záměru spatřuji. Rozhodně není mým záměrem kohokoliv obviňovat z toho, že odvedl špatnou nebo nedostatečnou práci. Naopak, studiem podkladových dokumentů k Z5 ZÚR i k samotné přeložce DS67 jsem strávil poměrně dost času a tímto chci vyjádřit uznání všem, kdo se na projektu podíleli.

Nechci být stěžovatel, který něco blokuje jen z principu. Současná dopravní situace okolo I/50 není uspokojivá a nějaké řešení v této oblasti je potřeba. Nicméně nejsem si jistý, z důvodů jež jsem vyjádřil výše, zdali je navrhovaná forma přeložky DS67 je optimálním řešením. Věřím, že výše uvedené připomínky jsou věcné a relevantní a nikoliv obstrukční. Jde především o vyjádření mých osobních obav i obav celé řady mých spoluobčanů, se kterými jsem o záměru hovořil.

Vyhodnocení připomínek

Připomínka č. I se vyhovuje částečně.

Odůvodnění:

Při sloučeném společném jednání a veřejném projednání byly podateli projektantem a pořizovatelem zodpovězeny všechny otázky, které směřovaly k projednávání dokumentaci. U dotazů na konkrétní řešení bylo odkázáno na následné kroky povolovacího řízení. ZÚR vymezují koridor pro budoucí umístění záměru a neřeší konkrétní umístění a technické parametry stavby.

K požadavku na zpracování variant koridoru DS67 uvádíme:

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.

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 Bojiště bitvy u Slavkova 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. Trasy byly v průběhu zpracování studie projednány 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 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 obchvat Bučovic, který se brzy zrealizuje, a dále pak až na Slovensko. 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 propojení území.

Technicko-ekonomická studie tak již variantně prověřila vedení trasy a stanovila optimalizované řešení, ze kterého vychází vymezení koridoru v ZÚR JMK. Připomínka 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. Prognózané 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. Ponechání územní rezervy by neřešilo nevyhovující stav na významném dopravním tahu.

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 silnice I/50 tak není důvodné. Vymezení koridoru v Z5 ZÚR v šířce 300 m současně nevylučuje další upřesnění vedení trasy.

Připomínka ke sčítání dopravy z roku 2020 směřuje k územní studii pořízené ŘSD. Stavební zákon nestanoví, aby pro ZÚR nebo jejich změny bylo provedeno dopravní modelování a následně řešeno možné převzetí zátěže jiným druhem dopravy.

Technicko-ekonomická 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.

V podání je uvedeno, že ze všech záměrů řešených v Z5 ZÚR JMK je DS67 s nejvíce negativními hodnocení. Je logické, že největší dopady do území mají v ZÚR nové koridory pro dopravní stavby. Z5 ZÚR JMK vymezuje pro nadřazenou silniční síť pouze jeden koridor, a to koridor pro silnici I/50 rozdělený na záměry DS65 a DS67. Srovnávání s ostatními záměry v Z5 ZÚR JMK je tak nepřiléhavé.

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 a v případě potřeby navrženo opatření, které bylo promítnuto do Z5 ZÚR JMK. Zákon nepožaduje na úrovni zásad územního rozvoje přesná a technicky konkrétní kompenzační opatření.

Shodou okolností bylo souběžně s projednávanou Z5 ZÚR JMK zahájeno pořízení studie Jihovýchod. Tato studie 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 sítí** 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.

Podatel odkazuje na metodické doporučení MMR (č. j. MMR-63322/2021-81) a uzavírá, že neproověřený koridor by měl být vymezen spíše jako územní rezerva.

V metodickém doporučení je uvedeno:

Prověřený a neproěřený koridor

a) na základě prověření trasy záměru podrobnější dokumentací (dále v textu „prověřený koridor“), kterou poskytne oprávněný investor prověřující reálnost umístění stavby. Tato dokumentace může být poskytnuta v různém stupni podrobnosti, např. studie (vyhledávací, proveditelnosti nebo technická) zpracovaná ve variantách, u které zatím nebyla vybrána optimální varianta, studie projednaná a posouzená z hlediska vlivů na životní prostředí, ve které je doporučena vybraná varianta trasy nebo dokumentace pro vydání územního rozhodnutí (dále též „DÚR“).2. Prověření může být provedeno také územní studií.

b) bez prověření podrobnější dokumentací nebo územní studií (dále v textu „neproěřený koridor“), pokud nebyl záměr prověřen alespoň vyhledávací nebo územní studií. Neproěřený koridor by se měl vymezovat spíše jako územní rezerva, a to do té doby, dokud nebude prověřený, tedy nebude mít jednoznačně stanovené vymezení. Výjimkou může být případ, kdy i přes předchozí neproěřený se jedná o naléhavý veřejný zájem, pak je vymezení koridoru ponecháno na projektantovi územně plánovací dokumentace (dále též „ÚPD“).

Přeložka silnice I/50 byla prověřena v podrobnosti technicko-ekonomické studie. Tato studie prověřila reálnost umístění stavby, tj. vedení přeložky silnice I/50 a doporučila vybranou variantu trasy. Studií následně oprávněný investor poskytl jako podklad pro vymezení koridoru v Z5 ZÚR JMK.

Text Odůvodnění Z5 ZÚR JMK bude upraven tak, aby bylo zřejmé, že pro úsek Holubice – Bučovice nebyla v ZÚR JMK vymezena územní rezerva.

Z vyhodnocení vyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Připomínce č. II se nevyhovuje.

Odůvodnění:

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.

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 vymezit 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 vymezit 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...*

Jak je uvedeno již ve vyhodnocení připomínky I., 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 navrhovaných koridorů s chráněným zájmem je v hodnocení SEA vymezen, identifikován, a že byl popsán možný vliv těchto koridorů na chráněný zájem a v případě potřeby bylo

navrženo opatření, které bylo promítnuto do Z5 ZÚR JMK. Zákon nepožaduje na úrovni zásad územního rozvoje přesná a technicky konkrétní kompenzační opatření.

Požadavku na *konkrétní posouzení, jak bude zachován charakter KPZ a konkrétní podmínky ochrany krajinného rázu a požadavku na tunelové řešení* 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. Podle § 72 odst. 1 stavebního zákona územně plánovací dokumentace nesmí obsahovat podrobnosti, které náleží svým obsahem navazující územně plánovací dokumentace nebo rozhodnutí.

K posuzování údajné neproporčnosti přístupu památkové péče a k nezohlednění vyjádření odboru životního prostředí MÚ Slavkov u Brna uvádíme, že se nejedná o připomínky k návrhu Z5 ZÚR JMK.

K požadavku na alternativní posouzení vedení trasy, které by se KPZ vyhnulo, uvádíme, že 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.

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Připomínce č. III se nevyhovuje.

Odůvodnění:

Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu je vyhodnocením předpokládaných důsledků navrhovaného řešení ZÚR JMK na půdní fond v dikci zákona ČNR o ochraně zemědělského půdního fondu č. 334/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky č. 271/2019 Sb. o stanovení postupů k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu.

V tabulkách uvedené údaje o potenciálním záboru reprezentují maximální hodnoty, kterých by zábor mohl dosáhnout, reálně však budou zábory ZPF nižší. Zábory ZPF budou přesněji specifikovány v podrobnějším stupni přípravy záměru – v ÚP, regulačních plánech, projektové dokumentaci k záměru, posouzení vlivů záměru na životní prostředí (EIA). V současné době není známo přesné umístění v daném koridoru. Konkrétní vlivy včetně posouzení erozní ohroženosti dotčených pozemků bude proto možné určit až v navazujících fázích přípravy záměru. V rámci dokumentace SEA bylo upozorněno na problematiku erozí v Jihomoravském kraji viz. kap. A.3.5., obr. A.3.12. Koridor pro záměr DS67 částečně zasahuje na půdu silně ohroženou a ohroženou. Vliv na půdy záměru DS67 byl vyhodnocen jako potenciálně významně negativní. To ukazuje na potřebu při přípravě záměru věnovat vlivům na půdu zvýšenou pozornost.

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 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.

Zhodnocení vlivů na klima bylo v rámci SEA Z5 ZÚR JMK provedeno na základě odhadu vlivů na produkci emisí skleníkových plynů. Realizace nové komunikace bude pravděpodobně vždy spojena s nárůstem emisí skleníkových plynů. Rekonstrukce komunikace by měla vliv jak kladný, tak záporný, ovšem v absolutním

vyjádření půjde o malé změny oproti výstavbě nových silnic. Stavby obchvatů umožní odvést automobilovou dopravu z obytných oblastí, a tedy snížit imisní zátěž v sídlech, kterými stávající silnice prochází. V některých případech nové komunikace odvádějí dopravu z obytných oblastí, ale současně přinášejí obdobnou zátěž do jiných částí obytné zástavby. U většiny navržených dopravních staveb převládá pozitivní hodnocení (+1) na ovzduší a klima. Záměr silnice DS67 představuje obchvat Slavkova u Brna a rekonstrukci stávající silnice. Z tohoto důvodu je předpokládán vliv na klima v rámci SEA hodnocen jako mírně pozitivní.

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Připomínka č. IV se nevyhovuje.

Odůvodnění:

Jak je uvedeno již při vyhodnocení připomínky č. I, koridor pro přeložku stávající 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.). Přes zónu Slavkovského bojiště byly prověřovány varianty průchodu trasy. Technicko-ekonomická studie tak variantně prověřila vedení trasy a stanovila optimalizované řešení, ze kterého vychází vymezení koridoru v ZÚR JMK. Nutno dodat, že se jedná o stávající silnici, která z dopravního hlediska plní svou funkci a nelze ji zcela vymístit. Varianta modernizace silnice I/50 ve stávající trase již neumožňuje dosažení požadovaných parametrů silnice I/50 jako páteřního tahu nadregionálního významu.

Projektant SEA dokumentace se posouzením vlivu záměru DS67 na prvky územního systému ekologické stability zabýval. 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.

Hodnocení záměru DS67 z hlediska 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,...*

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. 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. Podrobněji viz. vyhodnocení připomínky č. VI.

K požadavku na stanovení konkrétních opatření viz vyhodnocení připomínky č. I. Účelem navržených opatření SEA je především vymežit 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 odkazu na prioritu (10) KrÚ 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).

Z výše uvedeného vyplývá, že se projektant dokumentace SEA zabýval posouzením všech vlivů záměru DS67, a to v rozsahu podle Přílohy č. 4 stavebního zákona.

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Připomínka č. V 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. 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.

Součástí projednávaného návrhu Z5 ZÚR JMK nejsou studie, na základě kterých jsou záměry v ZÚR vymezeny. 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.

Studie je datovaná 2022 a sloužila k prověření vedení přeložky silnice I/50. Jedná se o studii zadanou ŘSD a její případné projednání s dotčenými obcemi je plně v gesci ŘSD, případně MD. Jedním z úkolů technické studie bylo vymezení koridoru, který bude následně v ZÚR JMK prověřen, vyhodnocen a projednán dle požadavků stanovených stavebním zákonem. Na základě prověření vedení koridoru MD jako dotčený orgán požadovalo vymezení koridoru v ZÚR JMK. Jedná se o zcela legitimní postup. Vyjádření jednotlivých subjektů ke studii nejsou a ani nemohou být relevantními podklady pro uplatňování připomínek k ZÚR, protože se jedná o jiné podrobnosti a měřítko dokumentů. Účelem projednání je koridor DS67 tak, jak je vymezen a vyhodnocen v Z5 ZÚR JMK. Z uvedeného vyplývá, že nebylo znemožněno podat kvalifikované připomínky k Z5 ZÚR JMK.

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.

Připomínka č. VI se nevyhovuje.

Odůvodnění:

Z5 ZÚR JMK vymezují pro záměr koridor o šířce 300 m. 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 (zúžen) v územním plánu v podrobnějším měřítku dle podmínek v území. Vymezení koridoru v ZÚR v šířce 300 m tak nevylučuje další upřesnění (tj. případné zúžení) vedení trasy. Dostatečně široký koridor v šířce 300 m umožňuje v územních plánech upřesnění (zúžení) trasy přeložky silnice I/50 mimo hřeben kopce Cikán.

Kumulativní a synergické vlivy mohou nastávat především u záměrů, u kterých nastává územní střet, případně které se nacházejí blízko sebe. Letiště Tuřany se nachází ve vzdálenosti větší než 7 km od řešeného koridoru DS67 pro přeložku silnice I/50 Holubice – Slavkov, a proto v rámci hodnocení vlivů Z5 ZÚR JMK nejsou předpokládány kumulativní a synergické vlivy.

V rámci SEA Z5 ZÚR JMK byl u navrženého záměru v koridoru DS67 I/50 Holubice – Slavkov identifikován potenciální mírný negativní kumulativní a synergický vliv na hlukovou situaci a lidské zdraví. 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 vymezit 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 vymezit 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) doplněn o: ... *respektovat kulturní hodnoty krajinné památkové zóny Bojiště bitvy u Slavkova...*

Technicko-ekonomická studie doporučila pro zapracování do ZÚR JMK koridor o šířce 200 m. Projektant Z5 ZÚR JMK vymezil koridor pro záměr DS67 v šířce 300 m z důvodu bezproblémového upřesnění dle podmínek v území (zúžení) v územních plánech dotčených obcí.

Z vyhodnocení nevyplývá potřeba úpravy dokumentace.