

A.2

VYHLEDÁVACÍ STUDIE TRASY SILNICE R43  
BOSKOVICKOU BRÁZDOU V ÚSEKU MEZI  
TROUBSKEM A KUŘIMÍ

---

**URBANISMUS**

---

**OBSAH**


---

<b>Úvod.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Identifikační údaje.....</b>	<b>4</b>
1.1 Záměr.....	4
1.2 Zadavatel.....	5
1.3 Zhotovitel.....	5
<b>2. Přístup k řešení úkolu .....</b>	<b>6</b>
2.1 Metodická fáze .....	6
2.2 Průběh zpracování úkolu .....	6
2.3 Metody hodnocení .....	7
2.4. I.část – Hrubé posouzení reálných tras v území .....	7
2.4.1. Kritéria hodnocení .....	7
2.4.2. Vzájemná kombinovatelnost jednotlivých tras .....	8
2.4.3. Vlastní hodnocení .....	8
2.5. II.část – Vyhodnocení vybrané trasy pro jednotlivé varianty.....	8
<b>3. Stručná charakteristika řešeného území .....</b>	<b>9</b>
<b>4. Hrubé posouzení dopadů z hlediska územních podmínek.....</b>	<b>10</b>
4.1 Posouzení jednotlivých tras a jejich propojení.....	10
<b>5. Vyhodnocení vybrané trasy pro jednotlivé varianty.....</b>	<b>15</b>
5.1 Posouzení vybrané varianty I. – koridor K1 vedený středem Boskovické brázdy.....	15
5.2 Posouzení vybrané varianty II. – koridor K5 vedený východním okrajem Boskovické brázdy .....	25
<b>6. Závěr, zhodnocení.....</b>	<b>39</b>
Použité podklady z hlediska stavebního.....	41

## ÚVOD

Krajský úřad Jihomoravského kraje zadal firmě HBH Projekt spol. s r.o. vypracování „Vyhledávací studie trasy silnice R43 Boskovickou brázdou v úseku mezi Troubskem a Kuřimí“. Účelem studie je prověřit možnost vedení trasy rychlostní silnice R43 mezi Troubskem a Kuřimí západně od Brna, Boskovickou brázdou.

Vyhledávací studie bude zpracována pro dvě následující varianty:

***Varianta I – Silnice Boskovickou brázdou pro převedení tranzitu***

- vedení silnice Boskovickou brázdou jako výhledové 2. etapy, následující po přetížení 1. etapy R43 (přes Bystrc, v trase „německé dálnice“ mezi Troubskem a Kuřimí) tranzitní dopravou

***Varianta II – R43 Boskovickou brázdou jako alternativa základní varianty***

- rychlostní silnice R43 Boskovickou brázdou jako alternativa k vedení R43 přes Bystrc v návrhové etapě (bez kapacitní komunikace v trase „německé dálnice“ mezi Troubskem a Kuřimí)

Dílo bude zpracováno ve dvou etapách.

***Etapa I***

- Analýza průchodnosti území z hlediska urbanistického, dopravního a životního prostředí.
- Návrh přijatelných koridorů pro jednotlivé varianty, nástin řešení dopravních vazeb.
- Posouzení záměru z hlediska širších dopravních vazeb

***Etapa II***

- Zpracování připomínek a dopracování celého předmětu díla.

# 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

## 1.1 ZÁMĚR

**Název:** Vyhledávací studie trasy silnice R43 Boskovickou brázdou v úseku mezi Troubskem a Kuřimí.

**Charakter záměru:** Novostavba rychlostní silnice v kategorii R 25,5/120

**Místo:** kraj: Jihomoravský

*katastrální území:* Brno-Bosonohy, Brno-Bystrc, Brno-Kníničky, Brno-Žebětín, Čebín, Drásov, Hradčany u Tišnova, Hvozdec, Chudčice, Jinačovice, Kuřim, Malhostovice, Moravské Knínice, Omice, Ostrovačice, Popůvky u Brna, Rozdrojovice, Říčany, Sentice, Skalička, Troubsko, Veverská Bítýška, Veverské Knínice, Všechnovice u Tišnova

### Charakteristika úkolu

#### 1.1.1 Předmět úkolu

Předmětem úkolu je vypracování „Vyhledávací studie trasy silnice R43 Boskovickou brázdou v úseku mezi Troubskem a Kuřimí“. Dílo je vypracováno jako územně plánovací podklad ve smyslu § 3 odst.2 písm. a) zákona 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění posledních předpisů a § 4 vyhlášky č. 135/2001 Sb., o územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci, ve znění vyhlášky č. 570/2002 Sb.

#### 1.1.2 Vymezení řešeného úseku

a. Jižní začátek úseku (ZÚ)

Je definován mimoúrovňovou křižovatkou navržené trasy jihozápadní tangenty (resp. rychlostní silnice R43 v trase tzv. „německé dálnice“) a dálnice D1 u Troubska, resp.

b. Severní konec úseku (KÚ), není přesně definován.

Leží severozápadně od města Kuřim s tím, že

- plynule pokračuje v plánování trase R43 směr Černá hora
- napojuje silnici výhledově I.třídy směr Lipůvka, resp. Blansko
- napojuje město Tišnov silnicí II/385 (II/379)
- napojuje město Kuřim

#### 1.1.3 Hlavní cíl úkolu

Účelem studie je prověřit možnost vedení trasy rychlostní silnice R43 mezi Troubskem a Kuřimí západně od Brna Boskovickou brázdou pro převedení tranzitu. Studie je zpracována pro dvě následující varianty:

- a. Varianta I – Silnice Boskovickou brázdou pro převedení tranzitu
- Vedení silnice Boskovickou brázdou jako výhledové II. etapy, následující po přetížení I.etapy R43 (přes Bystrc, v trase původní "německé dálnice" mezi Troubskem a Kuřimí) tranzitní dopravou
- b. Varianta II – R43 Boskovickou brázdou jako alternativa základní varianty
- Rychlostní silnice R43 Boskovickou brázdou jako alternativa k vedení R43 přes Bystrc v návrhové etapě (bez kapacitní komunikace v trase „německé dálnice“ mezi Troubskem a Kuřimí)

## 1.2 ZADAVATEL

---

Jihomoravský kraj

Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno

IČO: 708 88 337      DIČ: CZ 708 88 337

*Zastupuje:*                      Ing. Stanislav Juránek, hejtman Jihomoravského kraje

*Zakázku zajišťuje:*              Odbor územního plánování a stavebního řádu

*Kontaktní osoba:*                Ing. Oldřiška Soppeová

## 1.3 ZHOTOVITEL

---

HBH Projekt, spol. s r.o.

Kabátňikova 5, 602 00 Brno

IČO: 449 61 944      DIČ: CZ 449 61 944

*Zastupuje:*      Ing. Otakar Hornoch, technický náměstek ředitele

*Část urbanistickou zajišťuje:*      IMAG Architekt, s.r.o., Brno, Lidická 49

*Zpracovatel:*                      Ing.arch. Milan Gál

## 2. PŘÍSTUP K ŘEŠENÍ ÚKOLU

### 2.1 METODICKÁ FÁZE

Jednotlivé navrhované varianty vedení trasy rychlostní silnice R43 mezi Troubskem a Kuřimí západně od Brna Boskovicko brázdou jsou posuzovány dopadů z hlediska územních podmínek – vyhodnocení negativních dopadů jednotlivých návrhových tras, a to formou analýzy průchodnosti území z hlediska urbanistického ve struktuře:

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)
- b. Sřety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)
- c. Dopad na dlouhodobé záměry
- d. Vymezení vyvolaných investic
- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci

### 2.2 PRŮBĚH ZPRACOVÁNÍ ÚKOLU

Pro obě zadané varianty řešení, tj.

#### Varianta I – Silnice Boskovickou brázdou pro převedení tranzitu

*Vedení silnice Boskovickou brázdou jako výhledové II. etapy, následující po přetížení I. etapy R43 (přes Bystrc, v trase původní "německé dálnice" mezi Troubskem a Kuřimí) tranzitní dopravou*

#### Varianta II – R43 Boskovickou brázdou jako alternativa základní varianty

*Rychlostní silnice R43 Boskovickou brázdou jako alternativa k vedení R43 přes Bystrc v návrhové etapě (bez kapacitní komunikace v trase „německé dálnice“ mezi Troubskem a Kuřimí)*

se tato urbanistická studie zabývá R43 Boskovickou brázdou jako alternativou základní varianty rychlostní silnice R43 vedené přes Brno, Bystrc (resp. jako trasou odlehčovací komunikace po přetížení R43 v původní tras tzv. „německé dálnice“), pro kterou byly vypracovány tři základní koridory vedení trasy R43,

- |                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|
| 1. koridor (střední)  | <b>K1</b>             |
| 2. koridor (východní) | K2, K3, K4, <b>K5</b> |
| 3. koridor (západní)  | K7, <b>K8</b>         |

z nichž každý má doporučenou trasu a několik variací vyznačených osově s tím, že se tyto variace mohou směrově propojovat a tím vytvářet řadu dalších subvariant – viz.

Spojka K8-K5\_A v prostoru Hvozdec – Veverská Bítýška,

Spojka K5-K8\_A v prostoru Hvozdec – Veverská Bítýška,

Spojka K8-K5\_B v prostoru Chudčice – Čebín

Spojka K5-K8\_B v prostoru Chudčice – Čebín

Každá varianta byla posuzována zvlášť a postupně podle katastru obcí, jejichž zájmovým územím prochází nebo jej ovlivňuje svým dopadem z hlediska ochranných pásem, napojení na ostatní silniční síť a pod.

## 2.3 METODY HODNOCENÍ

Z předchozí části práce vzešly tři doporučené trasy K1, K5 a K8 pro hrubé posouzení dle zadání. Po tomto hrubém posouzení byly vybrány výsledné trasy pro jednotlivé varianty.

Další kroky byly upřesňovány na základě dalšího propracování a na základě doporučení vzešlých z projednání se zadavatelem.

Dohodnuté metody a postupy hodnocení, které lze rozdělit na dvě části.

I.část – Hrubé posouzení reálných tras v území

II.část – Vyhodnocení vybrané trasy pro jednotlivé varianty

## 2.4. I.ČÁST – HRUBÉ POSOUZENÍ REÁLNYCH TRAS V ÚZEMÍ

Z předchozí části díla vzešly doporučené trasy K1, K5 a K8, které bylo nutné posoudit, porovnat a vybrat z nich trasu jedinou (resp.se subvariantou) pro jednotlivé varianty. Toto zadání se po dohodě se zadavatelem a projednání těchto doporučených tras upřesnulo následovně a to ve dvou oblastech. Jedná se o kritéria hodnocení a o otázku vzájemné kombinovatelnosti jednotlivých tras.

### 2.4.1. KRITÉRIA HODNOCENÍ

Pro další snížení sledovaného počtu tras byla navržena níže popsaná hodnotících kritéria. Jedná se kritéria, podle kterých by mělo být postupováno při výběru dalších dílčích tras až do vybrání trasy finální.

Kritéria navazují rámcově na hodnocení dle zák.č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (nový EIA zákon), jejíž dopad je doplněn o aspekty (kritéria) týkající se urbanismu.

<i>Hodnotící kritéria a míra jejich významnosti</i>	
	<b>Hodnotící kritérium</b>
<b>B</b>	<b>URBANISMUS</b>
B.1.	Dopad na urbanistickou infrastrukturu
B.2.	Sřety s limity využití území
B.3.	Dopad na dlouhodobé záměry
B.4.	Rozsah vyvolaných investic
B.5.	Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci
B.6.	Společensko-ekonomické dopady

### Klasifikace kritérií

K hodnocení dílčích vlivů se používá široká škála stupnic, které se liší nejen formálně, ale také obsahově, právě podle jednotlivých hodnocených vlivů. Pro další hodnocení byla zvolena následující stupnice.

#### Stupnice –5 až +5

+5	<i>zásadně pozitivní vliv</i>	–1	<i>mírně negativní</i>
+3	<i>pozitivní vliv</i>	–3	<i>negativní vliv</i>
+1	<i>mírně pozitivní vliv</i>	–5	<i>zásadně negativní vliv</i>
0	<i>neutrální vliv</i>		

### 2.4.2. VZÁJEMNÁ KOMBINOVATELNOST JEDNOTLIVÝCH TRAS

Při projednání doporučených tras se zadavatelem byla představena možnost jednotlivé trasy vzájemně kombinovat. Z toho vzešel požadavek na rozdělení doporučených tras na vzájemně kombinovatelné úseky, ze kterých po vyhodnocení a posouzení bude možno vybrat optimalizovanou trasu pomocí kombinace jednotlivých úseků.

Vzhledem k složitosti tras a jejich propojitelnosti a kombinovatelnosti muselo dojít k tomu, že:

- některé části úseků jsou hodnoceny vícekrát. V rámci samotných úseků jednotlivých tras K1, K5 a K8 a poté, jako část úseku, která navazuje na tzv. propojku mezi trasami.
- klasifikace úseků musela být způměrována protože se úseky skládají například z několika částí, pro které je kritérium klasifikováno zcela odlišně.

### 2.4.3. VLASTNÍ HODNOCENÍ

Po výběru doporučené trasy K1, K5 a K8 a jejich rozdělení na vzájemně kombinovatelné úseky bylo provedeno tzv. Hrubé posouzení.

Výsledkem této části je doporučení trasy pro jednotlivé varianty.

## 2.5. II.ČÁST – VYHODNOCENÍ VYBRANÉ TRASY PRO JEDNOTLIVÉ VARIANTY

V této části byly posouzeny vybrané trasy pro jednotlivé varianty (Varianta I a Varianta II).

Oproti předchozí části bylo technické řešení vybraných tras dopracováno ve větší podrobnosti a byly kompletně dořešeny dopravní vazby, takže do hodnocení mohly být zahrnuty také křižovatky a související přeložky komunikací, které jsou pro území novou záležitostí (přeložky, respektive obchvaty obcí, které jsou již obsaženy v územních plánech obcí hodnoceny nebyly, neboť to nebylo předmětem zadání; cílem práce bylo posoudit hlavně nový stav v území, který by nastal ...).

Nově se neposuzoval koridor R43 v Bystrcké trase.

Předmětem nebylo hledání možnosti propojení dvou míst v území (Troubsko a Kuřim), ale pouze o prověření dalšího možného širšího koridoru.

Úkolem zadání k již prověřenému koridoru tzv. „Bystrcké trasy“ bylo prověřit další možný koridor – tzv. „Boskovickou brázdou“, která nabízí jako další možnost severojižního propojení, které se vyhýbá obydlým částem brněnské aglomerace.



### 3. STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Řešené území se nachází v západní části Jihomoravského kraje, severozápadně od Brna. Má protáhlý tvar od jihozápadu na severovýchod a je představováno jižní částí Boskovické brázdy – Oslavanskou brázdou a okrajovými částmi Křižanovské a Bobravské vrchoviny.

Z hlediska urbanistického jde o území, které je poměrně hustě osídleno, převažuje osídlení venkovské charakteru.

Blízkost brněnské aglomerace a dobré podmínky z hlediska životního prostředí (území se nachází v trase převažujícího severozápadního proudění vzduchu, které přináší do oblasti kvalitní čistý vzduch z Vysočiny), předurčil toto území jako oblast zvýšeného zájmu o bydlení.

Hendikepem tohoto území však zůstává nepříliš dobré dopravní napojení na centrum aglomerace (neexistuje kvalitní komunikační propojení vyšší kategorie) s nabídkou pracovních příležitostí, ale zejména vazba na vyšší občanskou vybavenost (zdravotnická zařízení, samosprávní a správní orgány a instituce,...).

Dobré dopravní napojení (byť zákonitě spojeno i s některými i nepříznivými dopady do území) při rozumném uplatnění zásad udržitelného rozvoje by mělo být pro celou oblast prostoru Boskovické brázdy přínosem. Zlepšená dopravní obslužnost území některou z variant by pak nepřinesla jenom rozvoj bydlení, ale také přiměřené pracovní příležitosti v rámci připravovaného rozvoje výrobních kapacit území (viz. připravené a připravované plochy pro výrobu a služby).

## 4. HRUBÉ POSOUZENÍ DOPADŮ Z HLEDISKA ÚZEMNÍCH PODMÍNEK

Z předchozí části díla vzešly doporučené trasy K1, K5 a K8, které bylo nutné posoudit, porovnat a vybrat z nich trasu jedinou (maximálně se subvariantou) pro jednotlivé varianty.

### 4.1 POSOUZENÍ JEDNOTLIVÝCH TRAS A JEJICH PROPOJENÍ

#### Hodnocení vlivu (kombinovatelných úseků)

##### B.1. Urbanismus

- B.1. Posouzení z hlediska dopadu na stávající urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)
- B.2. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)
- B.3. Dopad na dlouhodobé záměry
- B.4. Vymezení vyvolaných investic
- B.5. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci
- B.6. Společensko ekonomické dopady

Úsek	Popis vlivu	Plochy pro bydlen	Vybavenost, rekreace, sport	Plochy pro výrobu	Hodnocení
					Aritmetický průměr
<b>B.1</b>	<b>POSOUZENÍ Z HLEDISKA DOPADU NA STÁVAJÍCÍ URBANISTICKOU INFRASTRUKTURU</b>				
		B.1.1	B.1.2	B.1.3	
<b>K1_1</b>	Mírné přiblížení k obci Hvozdec.	-3	0	-1	-1,3
<b>K1_2</b>	Průchod mezi Veverskou Bítýškou a Chudčicemi se zásahem do možností rozvoj	-5	-3	-3	-3,7
<b>K1_3</b>	Průchod okrajem Drásova a mezi Drásovem a Malhostovicemi, omezení stávajícího výrobního areálu	-3	0	-5	-2,7
<b>K5_1</b>	Mírné přiblížení k Pohádce Máje (ochranné pásmo vodního zdroje) a k obci Hvozdec	3	-1	0	0,7
<b>K5_2</b>	Průchod přes konec zátopy přehradní nádrže a rekreačním zázemím obce Chudčice, její oddělení od rekreační oblasti Podkomorských lesů	-3	-5	-1	-3,0
<b>K5_3</b>	Mírné přiblížení k Čebínu a Malhostovicím	0	0	-1	-0,3

<b>K8_1</b>	Mírné přiblížení k obci Veverské Knínice.	-1	0	-5	-2,0
<b>K8_2</b>	Mírné přiblížení k obci Hvozdec a průchod nad západním okrajem Veverské Bítýšky, omezení ploch pro bydlení	-1	-1	0	-0,7
<b>K8_3</b>	Negativní zásah do rekreačního zázemí obce Drásov.	-1	0	-1	-0,7
<b>K1-K5</b>	Průchod přes konec zátopy přehradní nádrže a rekreačním zázemím obce Chudčice.	0	-3	0	-1,0
<b>K1-K8</b>	Negativní zásah do rekreačního zázemí obce Drásov.	-1	0	-3	-1,3
<b>K5-K8_A</b>	Průchod nad západním okrajem Veverské Bítýšky a mírné přiblížení k obci Chudčice.	-3	0	0	-1,0
<b>K5-K8_B</b>	Negativní zásah do rekreačního zázemí obce Drásov.	-3	0	-3	-2,0
<b>K8-K5_A</b>	Mírné přiblížení k obci Hvozdec a průchod přes konec zátopy přehradní nádrže a rekreačním zázemím obce Chudčice.	-1	-3	-1	-1,7
<b>K8-K5_B</b>	Mírné přiblížení k Čebínu a Malhostovicím.	0	0	-1	-0,3

Úsek	Popis vlivu	Hodnocení
<b>B.2</b>	<b>STŘETÝ S LIMITY VYUŽITÍ ÚZEMÍ (TECHNICKÉ SÍTĚ,..)</b>	
<b>K1_1</b>	Mírné přiblížení k obci Hvozdec.	-3
<b>K1_2</b>	Průchod mezi Veverskou Bítýškou a Chudčicemi se zásahem do možností rozvoj	-5
<b>K1_3</b>	Průchod okrajem Drásova a mezi Drásovem a Malhostovicemi, omezení stávajícího výrob. areálu	-5
<b>K5_1</b>	Mírné přiblížení k Pohádce Máje (ochranné pásmo vodního zdroje) a obci Hvozdec	-3
<b>K5_2</b>	Průchod přes konec zátopy přehradní nádrže a rekreačním zázemím obce Chudčice, její oddělení od rekreační oblasti Podkomorských lesů	-3
<b>K5_3</b>	Mírné přiblížení k Čebínu a Malhostovicím	-1
<b>K8_1</b>	Mírné přiblížení k obci Veverské Knínice.	-3
<b>K8_2</b>	Mírné přiblížení k obci Hvozdec a průchod nad západním okrajem V. Bítýšky, omezení ploch pro bydlení	-3
<b>K8_3</b>	Negativní zásah do rekreačního zázemí obce Drásov.	-3
<b>K1-K5</b>	Průchod přes konec zátopy přehradní nádrže a rekreačním zázemím obce Chudčice.	-1
<b>K1-K8</b>	Negativní zásah do rekreačního zázemí obce Drásov.	-3
<b>K5-K8_A</b>	Průchod nad západním okrajem Veverské Bítýšky a mírné přiblížení k obci Chudčice.	-3
<b>K5-K8_B</b>	Negativní zásah do rekreačního zázemí obce Drásov.	-1
<b>K8-K5_A</b>	Mírné přiblížení k obci Hvozdec a průchod přes konec zátopy přehradní nádrže a rekreačním zázemím obce Chudčice.	-3
<b>K8-K5_B</b>	Mírné přiblížení k Čebínu a Malhostovicím.	-1

Úsek	Popis vlivu	Hodnocení
<b>B.3</b>	<b>DOPAD NA DLOUHODOBÉ ZÁMĚRY</b>	
<b>K1_1</b>	Mírné přiblížení k obci Hvozdec.	-3
<b>K1_2</b>	Průchod mezi Veverskou Bítýškou a Chudčicemi se zásahem do možností rozvoj	-3
<b>K1_3</b>	Průchod okrajem Drásova a mezi Drásovem a Malhostovicemi, omezení stávajícího výrobního areálu	-3
<b>K5_1</b>	Mírné přiblížení k Pohádce Máje (ochranné pásmo vodního zdroje) a obci Hvozdec	-1
<b>K5_2</b>	Průchod přes konec zátopy přehradní nádrže a rekreačním zázemím obce Chudčice, její oddělení od rekreační oblast Podkomor. lesů	-3
<b>K5_3</b>	Mírné přiblížení k Čebínu a Malhostovicím	0
<b>K8_1</b>	Mírné přiblížení k obci Veverské Knínice.	-3
<b>K8_2</b>	Mírné přiblížení k obci Hvozdec a průchod nad západním okrajem V.Bítýšky, omezení ploch pro bydlení	-1
<b>K8_3</b>	Negativní zásah do rekreačního zázemí obce Drásov.	0
<b>K1-K5</b>	Průchod přes konec zátopy přehradní nádrže a rekreačním zázemím obce Chudčice.	-3
<b>K1-K8</b>	Negativní zásah do rekreačního zázemí obce Drásov.	0
<b>K5-K8_A</b>	Průchod nad západním okrajem V.Bítýšky a mírné přiblížení k obci Chudčice.	-3
<b>K5-K8_B</b>	Negativní zásah do rekreačního zázemí obce Drásov.	0
<b>K8-K5_A</b>	Mírné přiblížení k obci Hvozdec a průchod přes konec zátopy přehradní nádrže a rekreačním zázemím obce Chudčice.	-3
<b>K8-K5_B</b>	Mírné přiblížení k Čebínu a Malhostovicím.	0

Úsek	Popis vlivu	Hodnocení
<b>B.4</b>	<b>ROZSAH VYVOLANÝCH INVESTIC</b>	
<b>K1_1</b>	Mírné přiblížení k obci Hvozdec.	-3
<b>K1_2</b>	Průchod mezi Veverskou Bítýškou a Chudčicemi se zásahem do možností rozvoj	-5
<b>K1_3</b>	Průchod okrajem Drásova a mezi Drásovem a Malhostovicemi, omezení stávajícího výrobního areálu	-5
<b>K5_1</b>	Mírné přiblížení k Pohádce Máje (ochranné pásmo vod.zdroje) a obci Hvozdec	-1
<b>K5_2</b>	Průchod přes konec zátopy přehradní nádrže a rekreačním zázemím obce Chudčice, její oddělení od rekreační oblast Podkomor. lesů	-3
<b>K5_3</b>	Mírné přiblížení k Čebínu a Malhostovicím	-5
<b>K8_1</b>	Mírné přiblížení k obci Veverské Knínice.	-1
<b>K8_2</b>	Mírné přiblížení k obci Hvozdec a průchod nad západním okrajem V.Bítýšky, omezení ploch pro bydlení	-5
<b>K8_3</b>	Negativní zásah do rekreačního zázemí obce Drásov.	-5

<b>K1-K5</b>	Průchod přes konec zátopy přehradní nádrže a rekreačním zázemím obce Chudčice.	-3
<b>K1-K8</b>	Negativní zásah do rekreačního zázemí obce Drásov.	-3
<b>K5-K8_A</b>	Průchod nad západním okrajem Veverské Bítýšky a mírné přiblížení k obci Chudčice.	-3
<b>K5-K8_B</b>	Negativní zásah do rekreačního zázemí obce Drásov.	-3
<b>K8-K5_A</b>	Mírné přiblížení k obci Hvozdec a průchod přes konec zátopy přehradní nádrže a rekreačním zázemím obce Chudčice.	-3
<b>K8-K5_B</b>	Mírné přiblížení k Čebínu a Malhostovicím.	-3

Úsek	Popis vlivu	Hodnocení
<b>B.5</b>	<b>DOPAD NA SCHVÁLENOU ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI</b>	
<b>K1_1</b>	Mírné přiblížení k obci Hvozdec.	-1
<b>K1_2</b>	Průchod mezi Veverskou Bítýškou a Chudčicemi se zásahem do možností rozvoj	-5
<b>K1_3</b>	Průchod okrajem Drásova a mezi Drásovem a Malhostovicemi, omezení stávajícího výrobního areálu	-3
<b>K5_1</b>	Mírné přiblížení k Pohádce Máje (ochranné pásmo vodního zdroje) a obci Hvozdec	-1
<b>K5_2</b>	Průchod přes konec zátopy přehradní nádrže a rekreačním zázemím obce Chudčice, její oddělení od rekreační oblast Podkomor.lesů	-3
<b>K5_3</b>	Mírné přiblížení k Čebínu a Malhostovicím	-1
<b>K8_1</b>	Mírné přiblížení k obci Veverské Knínice.	-3
<b>K8_2</b>	Mírné přiblížení k obci Hvozdec a průchod nad západním okrajem Veverské Bítýšky, omezení ploch pro bydlení	-1
<b>K8_3</b>	Negativní zásah do rekreačního zázemí obce Drásov.	-1
<b>K1-K5</b>	Průchod přes konec zátopy přehradní nádrže a rekreačním zázemím obce Chudčice.	-1
<b>K1-K8</b>	Negativní zásah do rekreačního zázemí obce Drásov.	-3
<b>K5-K8_A</b>	Průchod nad západním okrajem Veverské Bítýšky a mírné přiblížení k obci Chudčice.	0
<b>K5-K8_B</b>	Negativní zásah do rekreačního zázemí obce Drásov.	-3
<b>K8-K5_A</b>	Mírné přiblížení k obci Hvozdec a průchod přes konec zátopy přehradní nádrže a rekreačním zázemím obce Chudčice.	-1
<b>K8-K5_B</b>	Mírné přiblížení k Čebínu a Malhostovicím.	0

Úsek	Popis vlivu	Hodnocení
<b>B.6.</b>	<b>POSOUZENÍ Z HLEDISKA SPOLEČENSKO EKONOMICKÝCH DOPADŮ</b>	
<b>K1_1</b>	Mírné přiblížení k obci Hvozdec.	3
<b>K1_2</b>	Průchod mezi Veverskou Bítýškou a Chudčicemi se zásahem do možností rozvoj	3
<b>K1_3</b>	Průchod okrajem Drásova a mezi Drásovem a Malhostovicemi, omezení stávajícího výrobního areálu	3
<b>K5_1</b>	Mírné přiblížení k Pohádce Máje (ochranné pásmo vod.zdroje) a obci Hvozdec	3
<b>K5_2</b>	Průchod přes konec zátopy přehradní nádrže a rekreačním zázemím obce Chudčice, její oddělení od rekreační oblast Podkomor.lesů	5
<b>K5_3</b>	Mírné přiblížení k Čebínu a Malhostovicím	3
<b>K8_1</b>	Mírné přiblížení k obci Veverské Knínice.	1
<b>K8_2</b>	Mírné přiblížení k obci Hvozdec a průchod nad západním okrajem V.Bítýšky, omezení ploch pro bydlení	5
<b>K8_3</b>	Negativní zásah do rekreačního zázemí obce Drásov.	3
<b>K1-K5</b>	Průchod přes konec zátopy přehradní nádrže a rekreačním zázemím obce Chudčice.	3
<b>K1-K8</b>	Negativní zásah do rekreačního zázemí obce Drásov.	3
<b>K5-K8_A</b>	Průchod nad západním okrajem Veverské Bítýšky a mírné přiblížení k obci Chudčice.	5
<b>K5-K8_B</b>	Negativní zásah do rekreačního zázemí obce Drásov.	3
<b>K8-K5_A</b>	Mírné přiblížení k obci Hvozdec a průchod přes konec zátopy přehradní nádrže a rekreačním zázemím obce Chudčice.	1
<b>K8-K5_B</b>	Mírné přiblížení k Čebínu a Malhostovicím.	3

## 5. VYHODNOCENÍ VYBRANÉ TRASY PRO JEDNOTLIVÉ VARIANTY

### 5.1 POSOUZENÍ VYBRANÉ VARIANTY I. – KORIDOR K1 VEDENÝ STŘEDEM BOSKOVICKÉ BRÁZDY

Pro převedení tranzitu po paralelní trase, vybudované jako posilový tah pro základní variantu vedení R43 bystrckou stopou je navržen koridor středem Boskovické brázdy.

Předpokladem je realizace trasy rychlostní silnice R43 bystrckou stopou návrhu MÚK Troubsko a propojení severního obchvatu Kuřimi, vedeného od MÚK Malhostovice souběžně s rychlostní silnicí R43 jihovýchodním směrem s mimoúrovňovým křížením R43 jižně od Zlobice.

Trasa dvoupruhové komunikace je vedena v koridoru varianty K1 středem údolí Boskovické Brázdy. Byly by součástí roštového systému dopravy jako záložní trasa pro převedení dopravy v případě uzávěry na trase R43 v úseku MÚK Malhostovice – Brno.

Tato vybraná varianta se postupně dotýká a má dopad na tyto obce a jejich území (posilová trasa se bezprostředně netýká obcí 1.Troubsko, 2.Popůvky, 3.Omice, 4. Ostrovačice):

#### 5. Ř í č a n y

K1

Všeobecně a i pro celou trasu lze konstatovat, že vybudováním posilové trasy se řeší nejenom záložní komunikace pro případ odstávky R43, ale dlouhodobě kvalitní dopravní obslužení a napojení osídlení v Boskovické brázdě a na ni navazující sídelní útvary města Tišnov a Kuřim, aniž by se v tomto prostoru neúměrně zvýšilo zatížení životního prostředí nárůstem dopravy.

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)
  - 1 Trasa K1 nemá přímý dopad na sídelní strukturu, její funkční využití a neomezuje její další možnosti
  - 2 Realizací malí kruhové křižovatky se nabízí možnost rozšířit plochy pro výrobu a služby severně od obce.
  
- b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)
  - 1 Průchod ochranným pásmem vodního zdroje PHO II.b.
  - 1 VVN – 2x křížení s velmi vysokým napětím.
  - 2 VN – 1x křížení s vedením vysokého napětí.
  - 3 Trasa zasahuje do územní rezervy trasy výhledové kolejové trasy vysokorychlostní železnice – VRT.
  
- c. Dopad na dlouhodobé záměry
  - 1 Střetnutí s rezervou pro VRT.

- d. Vymezení vyvolaných investic
- 2 Stavební úpravy vyvolané přestavbou křižovatky.
  - 3 Přeložení, průchod pod dálnicí D1 a nové řešení napojení stávající silnice II/386 na dálniční křižovatku.
  - 4 Úpravy výšek, resp.překládka vedení VVN, VN (průchodnost pod vedením).
  - 5 Dopady na nově vybudované občanské vybavení severně od křižovatky (leží v trase a bude nutno jej sanovat).
- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci
- 1 Nemá zásadní dopady.

## 6. V e v e r s k é K n í n i c e

K1

Realizací posilového tahu se s novým dopravním napojením zlepšuje dopravní napojení obce i na vyšší kategorii dopravní sítě a tím i dostupnost vyšší vybavenosti (město Veverská Bítýška).

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)
- 1 Trasa K1 nemá přímý dopad na sídelní strukturu, její funkční využití a neomezuje její další možnosti.
- b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)
- 1 Křížení přírodního řadu Domašov (plánované III. stavby Vírského oblastního vodovodu).
  - 2 Křížení melioračního kanálu.
  - 3 Průchod ochranným pásmem vodního zdroje.
  - 4 VVN – křížení s velmi vysokým napětím 434, 423 400 kV.
  - 5 Vedení trasy protíná plochu registrovaného významného krajinného prvku.
  - 6 Křížení výtlačného vodovod.řadu PVC 150 z vod.zdroje „Pod komorou“ včetně návrhové zesilovací stanice při napojení na VOV.
  - 7 Křížení plánované trasy Přivaděč Tetčice (plánované III. stavby Vírského oblast.vodovodu) VOV DN 350.
  - 8 Křížení s velmi vysokým napětím VVN 505, 500 110 kV.
  - 9 Křížení s vedením vysokého napětí VN 67, 22 kV.
  - 10 Křížení se stávající trasou komunikace II/386 Kuřim – Veverská Bítýška – Ostrovačice.
  - 11 Křížení trasy dálkových spojovacích optických kabelů (souběžně se silnicí II/386).
- c. Dopad na dlouhodobé záměry
- 1 Nemá zásadní dopady.



- d. Vymezení vyvolaných investic
- 1 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VVN.
  - 2 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VN.
  - 3 Překládka vedení vysokého napětí.
  - 4 Nové mimoúrovňové křížení se stávající trasou komunikace II/386 Kuřim – Veverská Bítýška – Ostrovačice a částečná přeložka její trasy.
  - 5 Ochrana stávajícího vedení dálkových spojovacích kabelů.
- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci  
Nemá zásadní dopad a nevyvolává nutnost změn.

## 7. Hvozdec

K1

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)
- 1 Trasa K1 nemá přímý dopad na sídelní strukturu, její funkční využití a neomezuje její další možnosti, byť posilový tah pro trasu R43 k sídlu blíží.
- b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)
- 1 Křížení plánované trasy Přivaděč Tetčice (plánované III. stavby Vířského oblastního vodovodu) VOV DN 350.
  - 2 Křížení s vedením vysokého napětí VN 67, 22 kV.
  - 3 Křížení plánované trasy odbočky připojení obce Hvozdec z přivaděče Tetčice (plánované III. stavby Vířského oblastního vodovodu) VOV DN 350.
  - 4 Křížení se stávající trasou komunikace III/3866  
Kolize s návrhovou polohou čistírny odpadních vod s jejím ochranným pásmem 100m.
  - 5 Křížení trasy dálkových spojovacích kabelů.
- c. Dopad na dlouhodobé záměry
- 1 Nemá zásadní dopady.
- d. Vymezení vyvolaných investic
- 1 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VVN.
  - 2 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VN.
  - 3 Mimoúrovňové křížení se stávající trasou komunikace III/3866.
  - 4 Ochrana stávajícího vedení dálkových spojovacích kabelů.
  - 5 Navržení, projednání a schválení nové polohy čistírny odpadních vod s jejím ochranným pásmem 100 m.
- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci  
Nutno vyřešit novou polohu ČOV pro obec Hvozdec.

## 8. Veverská Bítýška – není ÚPD

K1

Realizace posilové trasy k R43 by řešila dlouhodobě přetrvávající problém dopravního napojení významného sídla, a to hned třemi MÚK: dvakrát na komunikaci II/386 Kuřim – Veverská Bítýška – Ostrovačice jižně od města – jednou na komunikaci III/38529 Veverská Bítýška – Čebín-Malhostovice (v k.ú.Chudčice). Takové dopravní řešení, byť prochází v těsné vazbě na město výrazně přispívá rozvoji a významu města.

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)
- 1 Trasa K1 má přímý dopad na sídelní strukturu, její funkční využití a limituje ve východní části sídla její další možnosti.
- b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)
- 1 Křížení s velmi vysokým napětím VVN 505, 500 110 kV.
  - 2 VVN – křížení s velmi vysokým napětím 434, 423 400 kV.
  - 3 VVN – křížení s velmi vysokým napětím 442 400 kV.
  - 4 Křížení s vedením vysokého napětí VN 67, 22kV.
  - 5 VVN – křížení s velmi vysokým napětím 442 400 kV.
  - 6 VVN – křížení s velmi vysokým napětím 434, 423 400 kV.
  - 7 Křížení s velmi vysokým napětím VVN 505, 500 110 kV.
  - 8 Křížení se stávající trasou komunikace II/386 Kuřim – Veverská Bítýška – Ostrovačice.
  - 9 Křížení trasy dálkových spojovacích optických kabelů (souběžně se silnicí II/386).
  - 10 Křížení s vedením vysokého napětí 22kV – 2x.
  - 11 Křížení se stávající trasou komunikace II/386 Kuřim-Veverská Bítýška – Ostrovačice.
  - 12 Křížení trasy dálkových spojovacích optických kabelů (souběžně se silnicí II/386).
  - 13 Křížení s velmi vysokým napětím VVN 505, 500 110 kV.
  - 14 VVN – křížení s velmi vysokým napětím 434, 423 400 kV.
  - 15 Křížení s řekou Svratka.
  - 16 Křížení s vedením vysokého napětí 22kV – 2x.
- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci
- Město Veverská Bítýška nemá zpracováváno ÚPD.
- 1 Vypracování ÚPD se jeví pro nejbližší časový horizont jako nezbytné.

## 9. Chudčice

K1

Realizace posilové trasy stejně jako u Veverské Bítýšky řeší dopravní napojení obce na komunikaci vyšší kategorie, čímž zlepšuje i komfort obyvatel obce a přispívá k jejímu rozvoji.

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)
  - 1 Svou trasou a jejími dopady zasáhne přímo s omezí plochu podnikatelských aktivit a zasáhne do jeho ochranného pásma (ZV) – zemědělská výroba.  
Část areálu bude sanována, plochy lze nahradit rozšířením na jih.
  - 2 Trasa se dostává do blízkosti návrhové plochy obytné zástavby – A3 – rodinné domy, která bude lokalitu ovlivňovat hlukem.
  
- b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)
  - 1 Souběh a křížení náspu komunikace posilového tahu k R43 s velmi vysokým napětím VVN 505, 500 110kV.
  - 2 VVN – křížení s velmi vysokým napětím 434, 423 400 kV.
  - 3 Křížení se stávající trasou komunikace III/38529 Veverská Bítýška – Čebín – Malhostovice.
  - 4 Křížení trasy vysokotlakého plynu.
  - 5 Křížení s vedením vysokého napětí 22 kV.
  - 6 Trasa protne území archeologického zájmu s předpokládaným zjištěním arch.nálezů.
  - 6 Protnutí lokálního biokoridoru K3.
  
- c. Dopad na dlouhodobé záměry
  - 1 Omezení rozvoje obce směrem západním.
  
- d. Vymezení vyvolaných investic
  - 1 Úpravy spojené s průchodností pod vedením a v souběhu s VVN.
  - 2 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VN.
  - 3 Překládka vedení vysokého napětí – souběh s VVN 505, 500 110 kV.
  - 4 Nové mimoúrovňové křížení se stávající trasou komunikace III/38529 Veverská Bítýška – Čebín – Malhostovice částečná přeložka její trasy.
  - 5 Ochrana stávajícího vedení dálkových spoj. kabelů.
  - 6 Náhradní plochy a stavby pro areál ZD.
  
- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci

Nemá zásadní dopad, ale vyvolává nutnost změn zakomponováním komunikace posil.tahu a jejího ochranného pásma s důsledky na ostatní plochy a infrastrukturu.

## 10. Sentice

K1

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)
- 1 Trasa K1 nemá přímý dopad na sídelní strukturu obce, její funkční využití a neomezuje její další možnosti.
  - 2 Trasa protíná výhledovou plochu pro nezemědělskou výrobu a skladování VP3.
- b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)
- 1 VVN – křížení s velmi vysokým napětím 434, 423 400 kV.
  - 2 Křížení komunikace posilového tahu k R43 s velmi vysokým napětím VVN 505, 500 110 kV.
  - 3 Prochází EVSK Sekerky.
  - 4 Kříží lokální biokoridor.
  - 5 Dotýká se stávajícího lesa a jeho ochranného pásma.
  - 6 Kříží výtlačný vodovodní řad Čebín – Sentice DN 500.
  - 7 Prochází EVSK Za Horkou.
  - 8 Trasa protíná výhledovou plochu pro nezemědělskou výrobu a skladování VP3.
  - 9 Křížení se stávající trasou komunikace III/38526 Hradčany – Sentice – Chudčice.
  - 10 Kříží přírodní vodovodní řad Čebín – Klucmanina.
  - 11 Kříží kanalizační sběrač Sentice – Čebín.
  - 12 Prochází ochranným pásmem podzemního vodního zdroje.
  - 13 Křížení s vedením vysokého napětí 22Kv.
  - 14 Křížení posilového tahu k R43 s velmi vysokým napětím VVN 110kV – 2x.
  - 15 Křížení se stávající trasou komunikace III. třídy Hradčany – Sentice – Čebín.
  - 16 Křížení vodoteče.
  - 17 Křížení trasy železničního koridoru s ochranným pásmem.
- c. Dopad na dlouhodobé záměry
- 1 Nemá zásadní dopady.
- d. Vymezení vyvolaných investic
- 1 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VVN.
  - 2 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VN.
  - 3 Překládka vedení vysokého napětí.
  - 4 Nové mimoúrovňové křížení se stávající trasou silnice III/38526 Hradčany – Sentice – Chudčice a částečná přeložka její trasy.
  - 5 Ochrana stávajícího vedení dálkových spojovacích kabelů.
  - 6 Přemístění rezervy pro výhledovou plochu pro nezemědělskou výrobu a skladování VP3.
  - 7 Přeložky a nové komunikace v rámci dopravního napojení posilového tahu k R43 na stávající silniční síť křižovatkou a navrhovaný kruhový objezd pro takové napojení.
- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci
- Nemá zásadní dopad a nevyvolává nutnost změn vyjma náhrady za plochu pro nezemědělskou výrobu.

## 11. Čebín

K1

Realizace dopravního napojení na komunikaci II/385 Tišnov – Kuřim (na k.ú.Drásov, Hradčany, Čebín) omezí a zatíží připravované výhledové plochy pro bydlení na jejím SZ okraji. Tato realizace však při napojení MÚK posilového tahu s R43 v prostoru Malhostovice-Drásov de facto zajišťuje odklonění hlavního dopravního zatížení z tranzitu Brno – Kuřim – Tišnov, tak jako tranzit Tišnov – Černá Hora, mimo obec. Celkově pak dopad tohoto řešení je z hlediska obce Čebín pozitivní.

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)
  - Trasa K1 má přímý dopad na sídelní strukturu, její funkční využití ale neomezuje, resp.jenom minimálně.
  - 1 Likvidace stávající železniční zastávky Čebín – nutnost přeložit.
  - 2 Omezení a částečná likvidace výhledových ploch pro výrobu.
- b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)
  - 1 Křížení trasy železničního koridoru Tišnov – Brno s ochranným pásmem.
  - 2 Křížení a kolize se stávající železniční zastávkou Čebín – nutnost přeložit.
  - 3 Křížení s trasou kanalizace.
  - 4 Křížení s výhledovou plochou pro výrobu Vd.
  - 5 Křížení se stávající trasou komunikace II/385 Kuřim – Tišnov.
- c. Dopad na dlouhodobé záměry
  - 1 Nemá zásadní dopady.
- d. Vymezení vyvolaných investic
  - 1 Přesun železniční zastávky.
  - 2 Nové mimoúrovňové křížení se stávající trasou komunikace II/386 Kuřim – Tišnov.
  - 3 Ochrana stávajícího vedení dálkových spojovacích kabelů.
- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci
  - Nutno vyřešit polohu a vazby nové žel.stanice, zastávky.

## 12. Hradčany

K1

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)
  - Trasa K1 nemá dopad na sídelní strukturu, její funkční využití a neomezuje její další možnosti.

- b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)  
Nejsou.
- c. Dopad na dlouhodobé záměry  
1 Nemá zásadní dopady.
- d. Vymezení vyvolaných investic  
Nejsou.
- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci  
Není.

### 13. Drásov

K1

Obec Drásov by realizací posilového tahu k R43 významně získal na kvalitě dopravního napojení a dostupnosti obce, která by však byla kompenzována omezením ploch pro podnikání na jižním okraji obce.

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)  
Trasa K1 se bezprostředně dotýká a má přímý dopad na sídelní strukturu obce, její funkční využití a částečně omezuje její další možnosti rozvoje ve výrob. areálu.  
1 Trasa protíná výhledovou plochu pro průmyslovou výrobu (areál Siemens), dříve MEZ a likviduje možnost rozšíření ploch o výhledovou plochu pro rozvoj průmyslu.
- b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)
  - 1 Křížení se stávající trasou komunikace III/37913 Čebín – Drásov – Všechovice – přeložka komunikace do nové výškové polohy.
  - 2 Křížení trasy dálkových spojovacích optických kabelů (souběžně se silnicí II/37913).
  - 3 VVN – křížení s velmi vysokým napětím 110 kV.
  - 4 Křížení s trasou: rr trasa RS Sýkoř – RKS Barvičova, Brno.
  - 5 Křížení trasy vysokotlakého plynu – 2x.
  - 6 Křížení trasy středotlakého plynu STL.
  - 7 Křížení s vedením vysokého napětí 22 kV.
  - 8 Křížení s železniční vlečkou – mimoúrovňové.
  - 9 Křížení trasy dálkových spojovacích optických kabelů (souběžně s železniční vlečkou).
  - 10 Křížení s vodovodní řadem.

Realizací malé okružní křižovatky a doprovodného napojení na původní trasu R43 dojde k propojení na R43. Komunikace R43 pak pokračuje na sever v původní schválené trase dle platné ÚPD.

- 11 Křížení se stávající trasou komunikace II/379 – silnice III. třídy Drásov – Malhostovice – Lipůvka.
  - 12 Opětovné křížení trasy dálkových spojovacích optických kabelů (souběžně se silnicí III/38526).
  - 13 Křížení s vedením vysokého napětí 22 kV.
  - 14 Kříží významný místní biokoridor s vodotečí.
  - 15 Ze západu těsně mívá EVSK
  - 16 Dostává se do trasy územní rezervy pro VRT.
  - 17 Křížení se stávající trasou komunikace III/37913 Čebín – Drásov – Všechnovice – přeložka komunikace.
- c. Dopad na dlouhodobé záměry
- 1 Trasa K1 významně omezí rozvoj průmyslové plocha a současně vytvoří bariéru mezi obcemi Drásov – Malhostovice.
  - 2 Trasa posilového tahu k R43 vedená v blízkosti sídel bude mít vliv na hluk, emise a prašnost v obci.
- d. Vymezení vyvolaných investic
- 1 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VVN.
  - 2 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VN.
  - 3 Překládka vedení vysokého napětí.
  - 4 Nové mimoúrovňové křížení se stávající trasou silnice II. a III. třídy (III/37913 Čebín – Drásov – Všechnovice, II/379 – silnice III. třídy Drásov – Malhostovice – Lipůvka).
  - 5 Ochrana stávajícího vedení dálkových spojovacích kabelů.
  - 6 Nové mimoúrovňové křížení se stávající trasou železniční vlečky do průmyslového areálu.
  - 7 Protihluková opatření.
  - 8 Náklady spojené s omezením výrobního areálu.
- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci
- Nutno hlubší studii vyhodnotit důsledky a dopady na obec z hlediska hluku a emisí, zapracovat do ÚPD obce.

## 14. Malhostovice – Nuzířov

K1

Realizovaný posilovací tah k R43 se napojuje na k.ú. Drásov na vlastní trasu R43, a to ve velmi těsné vazbě na obec Malhostovice-Nuzířov. Samotná mimoúrovňová křižovatka je navrhovaná v přímé vazbě na obec a výrazně se dotýká jak stávajících, tak připravovaných ploch pro bydlení.

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)
- Trasa K1 neprochází územím; prochází v ÚPD již schválená trasu R43. Významný vliv má pak zejména poloha napojení formou MÚK právě na území obce.

- b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní) – R43
  - 1 Křížení se stávající trasou silnice III.třídy Drásov – Malhostovice – Lipůvka).
  - 2 Křížení s vedením vysokého napětí 22 kV.
- c. Dopad na dlouhodobé záměry
  - 1 Omezení ploch pro bydlení a výhledových ploch pro bydlení.
- d. Vymezení vyvolaných investic – MÚK posilovacího tahu s R43
  - 1 Mimoúrovňové křížení se stávající trasou silnice III.třídy Drásov – Malhostovice – Lipůvka).
  - 2 Protihluková opatření.
- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci  
Nutnost zapracovat důsledky polohy MÚK v těsné blízkosti obce.

## 15. V š e c h o v i c e

K1

Nejedná se o nové skutečnosti, polohu trasy R43 je ve schválené ÚPD.

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídlní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)  
Trasa K1 neprochází územím; prochází v ÚPD již schválená trasu R43.
- b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní) – pro R43
  - 1 Křížení se stávající trasou komunikace III/37913 Čebín – Drásov – Všechnovice – přeložka komunikace do nové výškové polohy.
  - 2 Křížení s vedením vysokého napětí 22kV.
  - 3 Křížení se stávající trasou komunikace III/37914 Všechnovice – Skalička přeložka komunikace do nové výškové polohy.
- c. Dopad na dlouhodobé záměry
  - 1 Nemá zásadní dopady.
- d. Vymezení vyvolaných investic – pro R43
  - 1 Mimoúrovňové křížení se stávající trasou komunikace III/37913 Čebín – Drásov – Všechnovice.
  - 2 Mimoúrovňové křížení se stávající trasou komunikace III/37914 Všechnovice – Skalička přeložka komunikace do nové výškové polohy.
- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci  
Není nutno zásadně upravovat ÚPD.



## 5.2 POSOUZENÍ VYBRANÉ VARIANTY II. – KORIDOR K5 VEDENÝ VÝCHODNÍM OKRAJEM BOSKOVICKÉ BRÁZDY

Tato varianta vychází ze stávající čtyřpruhové komunikace (sil. I/23) od Rosic směrem na dálnici D1 kde se v místě stávajícího pravotočivého oblouku napřimuje, křížuje dálnici D1 a pak pod ostrým úhlem pokračuje směrem severozápadním nad areálem ZD Ostrovačice na Veverskou Bítýšku, Kuřim a dále na sever.

Toto napojení na D1 předpokládá (a umožňuje) :

- případné prodloužení trasy R43 na jih pod dálnici D1 pro napojení obcí této části regionu (Rosice, Ivančice, Mor.Krumlov,...) – prodloužení tzv.jihozápadní tangenty
- propojení tahu rychlostní silnice R43 od severu na jih realizací peážního úseku dálnice D1 mezi MÚK D1 x R43 Ostrovačice a MÚK s jihozápadní tangentou Troubsko, kterou bude nutno vzhledem k předpokládaným intenzitám dopravy rozšířit na třípruhové šířkové uspořádání v obou jízdnicích pásech. Toto řešení je popsáno ve studii.

Tato vybraná varianta se postupně dotýká a má dopad na tyto obce a jejich území :

### 1. Troubsko

K5

Obec Troubsko je dlouhodobě zatížena důsledky minulých rozhodnutí trasovat dálnice D1 v těsném sousedství ze severní strany obce, dále pak drženou územní rezervou pro významnou křižovatku pro odpojení tzv.jihozápadní tangenty pro region jižně od města Brna a pro napojení komunikace R43 ze severu při využití bystré trasy.

Při variantě II. dojde k redukci křižovatkových větví severně od D1, na křižovatku jižně od dálnice to nemá zásadních dopadů, ledaže by JZ tangenta byla v budoucnu situována např. do prostoru Rosic. Rozšíření dálnice systémem peáží na dvakrát tři šířkové pruhy v obou směrech se obce dotkne v severní části jak plošně, tak důsledky (hluk, zplodiny, emise, ...).

Tato varianta naznačuje možnost prodloužit trasu R43 jižně od stávající dálnice D1 u Ostrovačic tak, aby při využití části stávající komunikace I/23 Brno-Rosice mohlo dojít k dopravnímu napojení měst Rosice, Ivančice a Moravský Krumlov, čímž by se posunulo napojení JZ tangenty do lepší polohy než jakým se zdá být je zaústění u Troubska

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)
  - 1 Trasa K1 v prostoru k.ú.Troubsko je řešena formou peáží na dálnici D1, nemá další přímý dopad na sídelní strukturu, její funkční využití a neomezuje její další možnosti více, než je stanoveno ve schválené ÚPD obce Kuřim.
  - 2 Samotná křižovatka pro odpojení JZ tangenty se nenachází na k.ú. Troubsko ( je to k.ú. Měst Brno).
  - 3 Rozšíření dálnice D1 v prostoru průchodu k.ú. Troubsko je v ÚPD obce respektováno, v místě čerpacích stanic PHM na obou stranách je započato s budováním kolektoru.
  - 4 K omezení dojde v na obou stranách situovaných plochách pro výrobu, služby a občanskou vybavenost.

- 5 Oddělení obce Troubsko od části Veselka dálnicí D1 je historické, rozšířením dálnice nedojde k dalšímu omezení.
- b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní).
- 1 Průchod ochranným pásmem archeologického naleziště 2x.
  - 2 Souběh s vedením VN.
- c. Dopad na dlouhodobé záměry
- 1 Nemá další zásadní dopady než uvažuje ÚPD v původním rozsahu
- d. Vymezení vyvolaných investic
- 1 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VN
  - 2 Rozšíření mostního objektu mimoúrovňové křížení se stávající trasou místní komunikace III/15267 Brno – Střelice.
  - 3 Ochrana stávajícího vedení dálk. spoj. kabelů v souběhu s dálnicí.
- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci  
Nemá zásadní dopad a nevyvolává nutnost změn

## 2. Popůvky

K5

Obec Popůvky je stávající trasou rozdělena de facto na dvě části a z hlediska obcí zasažených dopravou patří mezi s největšími důsledky. Případnou realizací peážního úseku dálnice D1 mezi MÚK D1 x R43 Ostrovačice a MÚK s jihozápadní tangentou Troubsko dojde k dalšímu zhoršení stávajícího stavu a významnému dalšímu omezení z urbanistického hlediska, a to ve větším měřítku než u obce Troubsko. Územním plánem navrhovaná opatření – rekonstrukce dálničních mostů a zejména pak protihlukové bariéry budou muset reagovat na novou situaci rozšířené dálnice.

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)
- 1 Trasa K1 v prostoru k.ú. Troubsko je řešena formou peáží na dálnici D1, má přímý dopad na sídelní strukturu, její funkční využití a omezuje její stávající uspořádání oproti schválené ÚPD obce.
  - 2 Rozšíření dálnice D1 zasahuje do ploch pro bydlení, a to asanací několika obytných staveb v těsném sousedství D1.
  - 3 Rozšíření dálnice D1 zasahuje do areálu výroby a služeb, stejně tak omezuje jejich rozvojová území.
  - 4 Stupeň zásahu do sídelní struktury dále prohlubuje zásadní problém dělení obce při zvýšení zátěže vlivem narůstání dopravy na D1, a to i díky zapojení R43.

- b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)
- 1 Nedojde k dalším střetům s limity využití území vyjma stávajících, které budou muset reagovat na rozšíření.
- c. Dopad na dlouhodobé záměry
- 1 Nemá zásadní dopady.
- d. Vymezení vyvolaných investic
- 1 Rekonstrukce a rozšíření obou dálničních mostů v Popůvkách.
  - 2 Nová protihluková opatření (protihlukové bariéry,...).
  - 3 Demolice několika obytných budov – z toho plynoucí náhrada za stávající domy.
  - 4 Dopad na stávající infrastrukturu v obci procházející pod dálnicí – nové chráničky a pod.
  - 5 Trasa i stávající dálnice D1 zasahuje do možné trasy územní rezervy trasy výhledové kolejové trasy vysokorychlostní železnice – VRT varianta v souběhu s D1.
  - 6 VVN – stávající křížení s velmi vysokým napětím 220 kV a opatření vyvolaná rozšířením.
  - 7 VN – křížení s vysokým napětím 22 kV.
- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci
- Vyvolává potřebu výrazně redukovat stávající i rozvojové plochy právě uprostřed obce.

### 3. Omice

K5

Varianta II. zasahuje do k.ú. obce Omice v severní výspě území v prostoru Kývalky. Posunutím křižovatky dálnice D1 s R43 východně od Ostrovačic umožňuje zrušení stávající křižovatky Kývalka. Rozšíření dálnice na dvakrát tři pruhy by se obce nemělo nijak dotýkat.

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)
- 1 Trasa K1 nemá přímý dopad na sídelní strukturu, její funkční využití a neomezuje její další možnosti.
- b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)
- 1 Nejsou.
- c. Dopad na dlouhodobé záměry
- 1 Nemá zásadní dopady.
- d. Vymezení vyvolaných investic
- 1 Úpravy spojené s odpojením komunikace I/23 Brno – Rosice zrušením dálniční křižovatky v prostoru Kývalka.

- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci  
Nemá zásadní dopad a nevyvolává nutnost změn.

#### 4. **O s t r o v a č i c e** – není ÚPD

K5

Nutnost vybudovat složitou útvarovou mimoúrovňovou křižovatku východně od Ostrovačic, stejně jako vybudování souběžných komunikací po obou stranách dálnice znamená významné nové zatížení obce, a to zejména hlukem a emisemi. Minimálně to vyvolá další rozsáhlá protihluková opatření s dopady na případnou kvalitu bydlení v obci. Naopak blízkost dálničního křížení s rychlostní komunikací přináší impuls k dalšímu rozvoji a tím i významu obce. Zejména plochy napojené na křižovatku s I/23 jihovýchodně od obce by mohly významně rozšířit nabídku ploch pro podnikání (lehká výroba, zejména logistika a pod.)

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)
- 1 Trasa K1 nemá přímý dopad na sídelní strukturu, její funkční využití a neomezuje její další možnosti z hlediska bydlení a služeb.
  - 2 Trasa R43 zasahuje do areálu výroby a služeb, kterou plošně omezuje v rozvoji ze tří stran, nicméně přítomností křižovatky se zvyšuje jeho atraktivita.
- b. Sřety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)
- 1 Průchod ochranným pásmem PHO vodního zdroje.
  - 2 VVN – křížení s velmi vysokým napětím 203 220 kV.
  - 3 VVN – křížení s velmi vysokým napětím 204 220 kV.
  - 4 VVN – křížení s velmi vysokým napětím 434, 423 400 kV.
  - 3 Trasa zasahuje do územní rezervy trasy výhledové kolejové trasy vysokorychlostní železnice – VRT.
  - 6 Křížení výtlačného vodovod.řadu PVC 150 z vodního zdroje „Pod komorou“ včetně návrhové zesilovací stanice při napojení na VOV.
  - 7 Křížení se stávající trasou komunikace III/3842 Brno – Žebětín, Ostrovačice.
  - 8 Křížení s vedením vysokého napětí VN 67, 22 kV – 2x.
  - 9 Křížení s vedením vysokého napětí VN 67, 22 kV.
  - 10 Křížení trasy dálkových spojovacích optických kabelů.
  - 11 Křižovatka s dálnicí D1 – mimoúrovňová.
- c. Dopad na dlouhodobé záměry
- 1 Vzhledem k neexistenci ÚPD nelze přesněji specifikovat.  
Z hlediska rozvoje by blízkost významného dopravního křížení mohla vybudit celkový zejména podnikatelský rozvoj.

- d. Vymezení vyvolaných investic
- 1 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VVN.
  - 2 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VN.
  - 3 Překládka vedení vysokého napětí.
  - 4 Mimoúrovňové křížení se stávající trasou komunikace III/3842 Brno – Žebětín, Ostrovačice.
  - 5 Ochrana stávajícího vedení dálkových spojovacích kabelů.
  - 6 Protihluková opatření vůči mimoúrovňovému křížení.
  - 7 Dopravní na město Brno a Rosice formou nových křižovatek při nájezdu na I/23 Brno – Rosice.
- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci
- Obec nemá ÚPD
- Významná křižovatky by měla pak iniciovat její včasné vypracování tak, aby mohla chránit zájmy a připravit rozvoj přicházející s novými podmínkami.

## 5. Říčany

K5

Při ponechání stávající dálniční křižovatky nedojde ke ztrátě významu z hlediska podnikatelských aktivit stávajících, ani nově budovaných.

Vybudováním nového propojení severu s dálnicí D1 by mohlo tomuto křížení ulevit a snížit tím zátěž.

Tato varianta trasy se nedotýká k.ú.Říčany a nemá z hlediska urbanistického de facto žádný vliv.

## 6. Veverské Knínice

K5

Varianta II. je z hlediska obce nejméně omezující, vyjma omezení v ochranném pásmu vodního zdroje,

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)
- 1 Trasa K5 nemá přímý dopad na sídelní strukturu, její funkční využití a neomezuje její další možnosti
- b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)
- 1 Blízkost v souběhu s vodovodním řadem Vírského vodovodu, přivaděč Tetčice VOV DN 350 (plánované III. stavby Vírského oblastního vodovodu.
  - 2 Křížení melioračního kanálu.
  - 3 Průchod ochranným pásmem PHO vodního zdroje PHO II.b.
  - 4 Dvojnásobné křížení s velmi vysokým napětím 505, 500 110kV.
  - 5 Vedení trasy protíná plochu registrovaného významného krajinného prvku.
  - 6 Křížení výtlačného vodovod.řadu PVC 150 z vod.zdroje „Pod komorou“

- 7 Křížení s vedením vysokého napětí VN 67, 22 kV.
  - 8 Trasa protíná území archeologického zájmu se zjištěnými nálezy.
- c. Dopad na dlouhodobé záměry
    - 1 Nemá zásadní dopady.
  - d. Vymezení vyvolaných investic
    - 1 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VVN.
    - 2 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VN.
    - 3 Překládka vedení vysokého napětí.
  - e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci  
Nemá zásadní dopad a nevyvolává nutnost změn.

## 7. H v o z d e c

K5

Varianta II. není z hlediska obce omezující.

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)
  - 1 Trasa K5 nemá přímý dopad na sídelní strukturu, její funkční využití a neomezuje její další možnosti.
- b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)
  - Křížení se stávající trasou komunikace II/386 Kuřim – Veverská Bítýška – Ostrovačice a s její návrhovou polohou narovnání v místě křížení.
  - Křížení trasy dálkových spojovacích kabelů (souběžně se silnicí II/386).
  - Křížení s lokálním biokoridorem.
  - Křížení se stávající trasou komunikace III/3866.
  - Křížení s účelovou polní cestou.
- c. Dopad na dlouhodobé záměry
  - 1 Nemá zásadní dopady.
- d. Vymezení vyvolaných investic
  - 1 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VVN.
  - 2 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VN.
  - 3 Mimoúrovňové křížení se stávající trasou komunikace III/3866.
  - 4 Ochrana stávajícího vedení dálkových spojovacích kabelů.
- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci  
Nemá zásadní dopad a nevyvolává nutnost změn.

## 8. V e v e r s k á B í t ý š k a – není ÚPD

K5

Z hlediska urbanistického i dopravního je průchod R34 tímto prostorem nejkomplicovanější.

Každé z řešení s sebou přináší cenu, kterou je nutno tuto trasu zaplatit, ať už to je na úkor sídelního útvaru (varianta I. – průchod středem jako převedení tranzitu po paralelní trase, vybudované jako posilový tah pro základní variantu vedení R43 bystrckou stopou), nebo zásahem do chráněných území z hlediska životního prostředí i ekonomicky (řada mostů, estakády, značné násypy i zářezy, i tunelu) pro variantu II. R43 boskovickou brázdou.

Trasa K5 varianty II. řeší poměrně komfortně napojení Veverské Bítýšky a Chudčic a náročným řešením průchodu tunelem kolem obce Chudčice minimalizuje přímý dopad na sídlo.

Naopak přivedením dopravy významně zvyšuje atraktivitu města jak z hlediska ekonomického, tj. že umožňuje další rozvoj výroby a podnikání, ale nepřímým i bydlení a s tím spojenou rekreaci a oddech.

Variantní řešení (trasa K8 v prostoru Veverské Bítýšky) se vyhýbá obci ze západu. Z obou 270 m dlouhých a 50 m vysokých estakád se projíždějícím nabídnou skvělé výhledy na město, brněnskou přehradu s dominantou hradu Veveří i lesní masívy kolem přehrady i na opačné straně CHKO Bílého potoka.

Samotné estakády mají ambici stát se symbolem nového rozvoje a prosperity města i jejího okolí.

### a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)

1 Trasa K5 nemá přímý dopad na sídelní strukturu, její funkční využití a neomezuje, ba naopak rozšiřuje její další možnosti rozvoje. K5

2. Trasa K8 se přímo dotýká sídelní struktury obce. K8

2.1. Svou trasou a jejími dopady zasáhne přímo a omezí plochu podnikatelských aktivit a zasáhne do jeho ochranného pásma (UV-Z/s) – zemědělská výroba.

Část areálu bude sanována, plochy lze nahradit rozšířením na jih

2.2 Trasa se dostává do blízkosti návrhové plochy zóny bydlení, a to Lokalita ÚLEHLE (UB-R/1s) – rodinné domy; trasa může ovlivnit lokalitu hlukem.

### b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní) K5

#### Pro variantu II, trasu K5:

1 Křížení s vedením vysokého napětí VN 67, 22 kV.

2 Křížení s velmi vysokým napětím VVN 505, 500 110 kV.

3 VVN – křížení s velmi vysokým napětím 434, 423 400 kV.

4 VVN – křížení s velmi vysokým napětím 442 400 kV.

- 5 Křížení se stávající trasou komunikace II/386 Kuřim – Veverská Bítýška – Ostrovačice.
- 6 Křížení trasy dálkových spojovacích optických kabelů (souběžně se silnicí II/386).
- 7 VVN – křížení s velmi vysokým napětím 442 400 kV.
- 8 VVN – křížení s velmi vysokým napětím 434, 423 400 kV.
- 9 Křížení s velmi vysokým napětím VVN 505, 500 110kV.
- 10 Křížení s vedením vysokého napětí VN 67, 22 kV.
- 11 Křížení s plochou Brněnské přehrady

**Pro variantu II, podvariantní řešení využitím trasy K8 v prostoru Veverské Bítýšky** K8

- 1 VVN – křížení s velmi vysokým napětím VVN 204, 220 kV.
- 2 Průchod ochranným pásmem vodního zdroje.
- 3 Křížení přívodního řadu Domašov (plánované III. stavby Vířského oblastního vodovodu.
- 4 VVN – křížení s velmi vysokým napětím VVN 203, 220 kV.
- 5 Křížení se stávající trasou komunikace III/3868 Veverské Knínice – Hvozdec.
- 6 Křížení s vedením vysokého napětí VN 22 kV.
- 7 Trasa zasahuje do územní rezervy trasy výhledové kolejové trasy vysokorychlostní železnice – VRT.
- 8 Křížení s vedením vysokého napětí VN 22 kV.
- 9 Křížení s Bílým potokem v místě vstupní brány do Přírodního parku Bílého potoka.
- 10 Křížení se stávající trasou komunikace III/3868 Veverské Knínice – Lažánky.
- 11 Křížení s vedením vysokého napětí VN 22 kV.

- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci K5
- Město Veverská Bítýška nemá zpracovanu ÚPD.
- 1 Vypracování ÚPD se jeví pro nejbližší časový horizont jako nezbytné.

**8a. B r n o – K n í n í č k y** K5

Trasa R43 krátkým úsekem – cca 600-700m – vstoupí na pozemky k.ú. Brno, Kníničky.

Trasa protíná území podléhající vysokému stupni ochrany. Navržená trasa v tomto úseku řeší průchod tunelem – viz.hodnocení životního prostředí



## 9. Chudčice

K5

Z hlediska urbanistického i dopravního je průchod R34 tímto prostorem složitý, a to zejména ve v trase K5. Tato částečně odděluje obec od přirozené vazby na rekreační funkci masivu Podkomorských lesů; tento dopad je částečně kompenzován dálničním tunelem. Imisní zatížení a hluk dopravy je zde tím nejvýznamnějším problémem.

Podvariantní řešení – trasa K8 se vyhýbá obci ze západu a vyjma omezení ploch pro podnikání, které lze snadno kompenzovat při odstínění hluku, nemá větší negativní vliv.

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídlní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)

### Pro variantu II, trasu K5 :

K5

- 1 Trasa K5 má přímý dopad na sídlní strukturu, její funkční využití a omezuje její další možnosti v místě ploch pro rekreaci a sport.
- 2 Částečná likvidace a omezení rekreačních ploch, byť část trasy je v tunelu.
- 3 Omezení a částečná likvidace ploch pro hřbitov a zásah do jeho ochranného pásma.
- 4 Prochází návrhovou plochou areálu golfového hřiště, což de facto znamená jeho až úplné znemožnění zástavby.
- 5 Těsné vedení trasy R43 v blízkosti zóny bydlení byt' s kvalitní protihlukovou ochranou bude problematické.

### Pro variantu II, podvariantní řešení užitím trasy K8 v prostoru Chudčice

K8

- 1 Trasa K8 má přímý dopad na sídlní strukturu, její funkční využití a omezuje její další možnosti z hlediska rozvoje výrobního areálu. Ze všech navrhovaných tras má dopady nejmenší.

- b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)

K5

### Pro variantu II, trasu K5 :

- 1 Křížení a částečný zábor plochy pro rekreaci ve dvou těsně po sobě následujících místech (v tunelu).
- 2 Prochází významným krajinným prvkem VKP 6 (v tunelu).
- 3 Prochází ochranným pásmem lesa (částečně v tunelu).
- 4 Trasa prochází v těsné blízkosti – až téměř do kontaktu s vyhrazenou zelení – hřbitovem (10 dle místní ÚPD).
- 5 Trasa zasahuje do výběžku lesa (k.ú. Moravské Knínice) – NRBC Podkomorské lesy.
- 6 Kříží lokální biokoridor.
- 7 Prochází návrhovou plochou areálu golfového hřiště.
- 8 Prochází meliorovanými plochami.
- 9 Prochází významným krajinným prvkem VKP 3.
- 10 Křížení trasy dálkových spojovacích optických kabelů (souběžně se silnicí II/386).

- 11 Kříží lokální biokoridor K3 s vodotečí Nv.
- 12 Prochází meliorovanými plochami.
- Pro variantu II, podvariantní řešení užitím trasy K8 v prostoru Chudčice** K8
- 1 Trasa protíná prognózní zdroj štěrkopísků Chudčice – Vohančice a půlí jej na poloviny.
- 2 Prochází významným krajinným prvkem VKP 7.
- 3 Prochází ochranným pásmem výrobního zemědělského areálu ZD Chudčice a omezuje jeho rozvoj směrem SZ.
- 4 Trasa protne území archeologického zájmu s předpokládaným zjištěním archeologických nálezů.
- 5 Souběh a křížení náspu komunikace R43 s velmi vysokým napětím VVN 505, 500 110kV
- 6 Křížení se silnicí III/3852 Veverské Knínice – Čebín.
- 7 Křížení a střet s meliorovanými plochami.
- 8 Prochází ochranným VTL plynu.  
VVN – křížení s velmi vysokým napětím 434, 423 400 kV.  
Kříží lokální biokoridor K3.
- c. Dopad na dlouhodobé záměry K5
- 1 Brání vybudovat golfové hřiště.
- 2 Brání řádnému užívání rekreační zóny a likviduje možnost jejího rozšiřování
- 3 Vytváří nepřekročitelnou bariéru ve vztahu k NRBC Podkomorské lesy
- Pro variantu II, podvariantní řešení užitím trasy K8 v prostoru Chudčice** K8
- 1 nemá zásadní dopady vyjma rozvoje areálu pro výrobu směrem SZ
- d. Vymezení vyvolaných investic K5
- 1 Úpravy spojené s průchodností rekreačními plochami
- 2 Omezení a náhradní plochy pro hřbitov
- 3 Nové mimoúrovňové křížení se stávající trasou komunikace II/386 Kuřim –Veverská Bítýška-Ostrovačice a částečná přeložka její trasy
- 4 Ochrany stáv. vedení dálk.spoj.kabelů
- Pro variantu II, podvariantní řešení užitím trasy K8 v prostoru Chudčice** K8
- 1 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VVN
- 2 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VN
- 3 Mimoúrovňové křížení s komunikací III.tř.
- 4 Ochrana a opatření k zachování funkce meliorovaného území.
- e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci K5
- Průchod trasy R43 v trase K5 i podvariantě K8 nutno prověřit zpracováním navržených tras a jejich dopadů do ÚPD Chudčice.

**10. Sentice**

K5

I když trasa R43 neprochází bezprostředně po k.ú. obce, blízkost jejího napojení křižovatkou na síť místních komunikací zlepšuje dopravní napojení o obslužnost pro obec.

Trasa K5 neprochází k.ú. Sentice.

**11. Čebín**

K5

Pro obec Čebín by vybudování R43 mělo přinést výrazně zlepšené dopravní napojení a situováním křižovatky s místní komunikací II/385 Kuřim – Tišnov nastoluje jako aktuální realizaci silničního obchvatu obce z jižní strany, obchvat potom i zlepšenou dostupnost a atraktivitu ploch pro výrobu z jihu, odkloněním dopravy z centra obce pak výrazně zlepšuje životní prostředí a tím i podmínky pro lepší funkce bydlení.

- a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)
- 1 Trasa K5 nemá přímý dopad na sídelní strukturu, její funkční využití a neomezuje její další možnosti.
  - 2 Obec musí reagovat na plánovanou křižovátku R43 s komunikací II/385, a to novým dopravním napojením.
- b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)

**Pro variantu II, trasu K5 :**

K5

- 1 Křížení s velmi vysokým napětím VVN 110 kV – 2x
- 2 Křížení s vedením vysokého napětí VN 67, 22 kV
- 3 Křížení se stávající trasou komunikace II/386 Kuřim – Veverská Bítýška – Ostrovačice
- 4 Křížení plánované trasy stavby Vírského oblastního vodovodu VOV DN 350.
- 5 Kříží lokální biokoridor.
- 6 Kříží lesní plochy, zahrady a pastviny, prochází ochranným pásmem lesa.
- 7 Křížení s vedením vysokého napětí VN 22 kV.
- 8 Kříží plochu nevýhradního ložiska nerostných surovin.
- 9 Další křížení plánované trasy stavby Vírského oblast. vodovodu.
- 10 Kříží trasu VTL plynu – 2x.
- 11 Křížení s územní rezervou pro překládku stávající trasy komunikace II/385 Kuřim – Tišnov – obchvat Čebína.
- 12 Kříží lokální biokoridor.
- 13 Křížení se stávající trasou komunikace II/385 Kuřim – Tišnov.
- 14 Křížení trasy dálkových spojovacích optických kabelů (souběžně se silnicí II/385).

- 15 Křížení trasy železničního koridoru Tišnov – Brno s ochranným pásmem.
- 16 Křížení trasy dálkových spojovacích kabelů (souběžně se železnicí).
- 17 Křížení s vedením vysokého napětí VN 22 kV – 2x.
- 18 Křížení ochranného pásma stávající trasy Vírského oblastního vodovodu.
- 19 Křížení územní rezervy pro vysokorychlostní trať – výhledová.

**Pro variantu II, podvariantní řešení užitím části trasy K8 v prostoru Čebín** K8

- 1 Křížení trasy VTL plynu a jeho ochranného pásma.
- 2 Křížení s velmi vysokým napětím VVN 110 kV – 2x.
- 3 Křížení s vedením vysokého napětí VN 67, 22 kV.

Dále pak v trase K5

c. Dopad na dlouhodobé záměry K5

- 1 Zvyšuje reálnost budování obchvatu obce.

d. Vymezení vyvolaných investic K5

Identické pro K5 i částečnou trasu K8, a to :

- 1 Překládka vedení vysokého napětí
- 2 Nové mimoúrovňové křížení se stávající trasou komunikace II/385 Kuřim – Veverská Bítýška – Ostrovačice a částečná přeložka její trasy.
- 3 Ochrana stávajícího vedení dálkových spojovacích kabelů.
- 4 Nové mimoúrovňové křížení se stávající trasou železnice Tišnov – Brno.

e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci K5

Nemá zásadní dopad a nevyvolává nutnost změn.

**12 H r a d ě a n y** K5

Pro obec by vybudování R43, byť bezprostředně trasa K5 (K8) neprochází k.ú. obce, mělo přinést výrazně zlepšené dopravní napojení.

Trasa K5 komunikace R43 neprochází k.ú. Hradčany.

**13. D r á s o v** K5

Pro obec by vybudování R43, byť bezprostředně trasa K5 (K8) neprochází k.ú. obce, mělo přinést výrazně zlepšené dopravní napojení.

Trasa K5 komunikace R43 neprochází k.ú. Drásov.

**14. Malhostovice – Nuzířov**

K5

Pro obec by vybudování R43 mělo přinést výrazně zlepšené dopravní napojení a situováním křižovatky R43 s místní komunikací II/385 Kuřim-Tišnov v prostoru obce Čebín.

Zlepšení dopravní dostupnosti zvyšuje atraktivitu ploch pro výrobu.

a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)

- 1 Trasa K5 se bezprostředně nedotýká a nemá přímý dopad na sídelní strukturu obce, její funkční využití a neomezuje výrazně její další možnosti.
- 2 Trasa se dotýká stávajícího areálu průmyslové výroby na SV obce bez přímého zásahu, a to v místě uvažovaného propojení na Kuřim-Lipůvku. Trasa likviduje možnost rozšíření ploch o výhledovou plochu pro rozvoj průmyslu.

b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)

K5

- 1 Trasa protíná vodovodní řad VOV II.-přivaděč Štěpánov – Čebín.
- 2 Trasa protíná II. březovský vodovod s ochranným pásmem.
- 3 VVN- křížení s velmi vysokým napětím 110 kV.
- 4 Trasa protíná regionální biocentrum Zlobice – k vymezení
- 5 Trasa prochází ochranným pásmem průmyslové výroby.
- 6 Křížení se stávající trasou komunikace II/379 Čebín – Malhostovice – Nuzířov – Lipůvka vč.její přeložka.
- 7 Křížení s vedením vysokého napětí 22 kV.
- 8 Křížení s železniční vlečkou – mimoúrovňové.

c. Dopad na dlouhodobé záměry

K5

- 1 Trasa R43 – K5 omezí rozvoj průmyslové plochy a současně vytvoří bariéru mezi obcemi Malhostovice – Nuzířov.

d. Vymezení vyvolaných investic

K5

- 1 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VVN.
- 2 Úpravy spojené s průchodností pod vedením VN.
- 3 Mimoúrovňové křížení se stávající trasou komunikace II/379 Čebín – Malhostovice-Nuzířov-Lipůvka vč.její přeložky.
- 4 Protihluková opatření.

e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci

K5

R43 nemá zásadní vliv a dopady na obec vyjma hluku a imisí

**15. Všechnice**

K5

a. Dopad na urbanistickou infrastrukturu (sídelní struktura, funkční využití území a rozvojové možnosti, kulturní a další hodnoty)

- 1 Trasa K5 nemá přímý dopad na sídelní strukturu, její funkční využití a neomezuje její další možnosti. Navíc se v k.ú. Všechnice napojuje na původní a v ÚPD stanovenou trasu R43

b. Střety s limity využití území a jinými závaznými omezeními (technické a přírodní)

K5

- 1 Dojde ke křížení s biokoridorem evidovaným VKP Lubě a VKP Zadní díl.
- 2 Trasa protíná II. březovský vodovod s ochranným pásmem.
- 3 Křížení se stávající trasou komunikace III/37914 Všechnice – Skalička přeložka komunikace do nové výškové polohy.

c. Dopad na dlouhodobé záměry

K5

- 1 Nemá zásadní dopady.

d. Vymezení vyvolaných investic

K5

- 1 Mimoúrovňové křížení se stávající trasou komunikace III/37913 Čebín – Drásov-Všechnice.
- 2 Mimoúrovňové křížení se stávající trasou komunikace III/37914 Všechnice –Skalička přeložka komunikace do nové výškové polohy.

e. Dopad na schválenou územně plánovací dokumentaci

K5

Není nutno zásadně upravovat ÚPD.

## 6. ZÁVĚR, ZHODNOCENÍ

### VARIANTA I

Trasa K.1. je zde navrhovaná pro převedení tranzitu po paralelní trase, vybudované jako **posilový tah pro základní variantu vedení R43 bystrckou stopou** vedený středem Boskovické brázdy.

Tato trasa i kategorie komunikace se jeví z pohledu urbanistického jako nejšetrnější z prověřovaných možností jako celek.

Při posuzování můžeme specifikovat dopady trasy K.1 jako dopady **negativních** v klíčových místech, kterými jsou postupně zejména:

- průchod v prostoru mezi obcemi Veverská Bítýšky a Chudčice
- přiblížení a dopady na SZ okraji obce Čebín
- omezení ploch pro výrobu na jižním okraji obce Drásov
- přiblížení MÚK těsně obci Malhostovice-Nuzířov

**Přínos a pozitiva** trasy K.1 (posilový tah) pro osídlení Boskovické brázdy z hledisek:

- realizací posilového tahu pro R43 dojde k řešení problému s dopravním napojením území na republikovou dopravní síť ve větším rozsahu než při kategorii RK, a to ekonomicky nejpříznivěji
- území se stává stejně jako u RK dobře dopravně dostupné a tím i atraktivní pro další podnikatelský rozvoj, a tím i rozvoj oblasti všeobecně
- rozvoj podnikání, ať už výroba, služby nebo logistika s sebou nese zvýšení ekonomických přínosů pro obce i její obyvatele, a tím i rozvoj služeb a podmínek pro rozvoj bydlení

### VARIANTA II

Uvažovaná varianta II. vedení rychlostní silnice R43 Boskovickou brázdou představuje z hlediska urbanistického tuto trasu jako **možnou za podmínky řešení stávajících i nových negativních dopadů nárůstem dopravy**.

Při rozhodování je třeba vyhodnotit dopady na stávající strukturu osídlení jak z dopadů a důsledků negativních, tak pozitivních, a to při pohledu lokálním i regionálním.

Podmínkou realizovatelnosti této varianta pro trasu K.5 (dílče v trase K.8) je nutnost vyřešení **negativních dopadů** v klíčových místech, kterými jsou postupně zejména :

- rozšiřováním dálnice D1 na 2x 3 pruhy zejména negativní dopady na obce Troubsko a Popůvky jako zhoršování stávajícího stavu
- budováním křižovatky R43 s dálnicí D1 vzniklá nová zátěž pro obec Ostrovačice
- jako nejproblematičtější úsek průchodu kolem nebo přes urbanizované území obcí Veverská Bítýška a Chudčice sevřené masivem Podkomorských lesů a chráněného území kolem Bílého potoka, který je už z dnešního hlediska nevyhovující
- přiblížení k obci Malhostovice-Nuzířov

Na straně druhé je nutno kalkulovat i s nemalým **přínosem** pro osídlení Boskovické brázdy minimálně z těchto hledisek:

- a. realizací R43 dojde vynuceně k řešení dlouhodobě vnímaného problému s dopravním napojením území na republikovou dopravní síť včetně silničních obchvatů obcí
- b. území se stává dobře dopravně dostupné a tím i atraktivní pro další podnikatelský rozvoj, a tím i rozvoj oblasti všeobecně
- c. rozvoj podnikání, ať už výroba, služby nebo logistika s sebou nese zvýšení ekonomických přínosů pro obce i její obyvatele, a tím i rozvoj služeb a podmínek pro rozvoj bydlení
- d. nezanedbatelný společenský přínos „zviditelnění oblasti“ na mapě republiky

V Brně dne 30.05.2005

Ing. arch. Milan Gál .....



## POUŽITÉ PODKLADY Z HLEDISKA STAVEBNÍHO

### **Legislativní podklady pro stanovení limitů využití území z hlediska územního plánování:**

- Zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), jak vyplývá ze změn a doplnění provedených zákony č. 103/1990 Sb., č. 425/1990 Sb., č. 262/1992 Sb., č. 43/1994 Sb., č. 19/1997 Sb. a č. 83/1998 Sb.
- Vyhlášky č. 135/2001 Sb., o územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci, ve znění vyhlášky č. 570/2002 Sb.

### **Územně plánovací podklady :**

ÚPD v trase Boskovické brázdy a ÚPD okolních obcí, kterými jsou :

1. Územní plán sídelního útvaru Troubsko, ing.arch.Petr Hurník, prosinec 1997, schválilo OZ dne 24.června 1998 pod č.j.283/98
2. Popůvky, Územní plán sídelního útvaru, Ateliér PROJEKTIS, říjen 1995, schválilo OZ dne 25.února 1998
3. Územní plán obce Omice, Ing.arch.Luděk Stojan, červen 1999, (schváleno 22.června 1999 pod č.j. 180/99)
4. *Ostrovačice – není ÚPD*
5. Říčany, Územní plán obce, Urbanistické studio Brno, duben 2004
6. Územní plán obce Veverské Knínice, projekční ateliér LUKAS, únor 1997, schváleno usnesením OZ dne 2.října 1998
7. ÚPN SÚ Hvozdec, ing.arch.Lea Vojtová, Ing.Jaroslav Kratochvíl, říjen 1996, schválilo OZ dne 3.října 1999
8. *Veverská Bítýška – není ÚPD*
9. Územní plán Chudčice, Ateliér PROJEKTIS, říjen 99, schváleno 2.února 2000 obec.zastupitelstvem
10. Územní plán obce Setnice, AREL, spol. s r.o., květen 2002, schváleno OZ dne 22.října 2002
11. Územní plán obce Hradčany, ateliér URBI, ing.arch.Jana Benešová, únor 2000, schváleno OZ 12.dubna 2000 pod č.j. 396/2000 VLČ
12. Územní plán Čebín, ing.arch.Alena Košťálová, srpen 1999, schváleno 06.2002
13. Územní plán sídelního útvaru Drásov, Ing.arch.Zdena Kramolišová, CSc., červen 1996, schváleno OZ dne 8.července 1998
14. Územní plán obce Malhostovice – Nuzířov, Ateliér PROJEKTIS, červen 1999
15. Všechovice, Územní plán obce, Ateliér PROJEKTIS, květen 2001, schválilo OZ dne 16.července 2002
16. Územní plán obce Skalička, Ateliér PROJEKTIS, červenec 2002
17. Územní plán města Brna, UAD Studio, s.r.o, 1994
18. Územní plán obce Rozdrojovice, Ateliér "R", Prof.ing.arch. Ivan Ruller, únor 1997, schválilo OZ 9.listopadu 1998
19. Územní plán sídelního útvaru Jinačovice, Ateliér PROJEKTIS, duben 1996, schválilo OZ dne 29.června 1998

20. Územní plán obce Moravské Knínice, ing.Jaroslav Kratochvíl, ing.arch.Alfred Knopp, 2000, schváleno OZ dne 28.listopadu 2001
21. Územní plán SÚ Kuřim, Studio Z Brno, srpen 1998, schváleno 9.listopadu 1998 pod č.usnesení 1171/98

***Ostatní podklady***

- Územní prognóza JMK, UAD studio, s.r.o., 2004
- Generel dopravy JMK, IKP Consulting Engineers, s.r.o., 2004
- Posouzení vlivu Územní prognózy JMK na životní prostředí, INVEST projekt NNC, s.r.o., 2004
- US harmonizace ÚP VÚC BRA s dopravní koncepcí Evropské unie, Ing.arch.Karel Bystřičan
- Dřívější návrhy R43 (MMB, ŘSD ...)
- Technická studie I/43 v úseku Česká – Kuřim (září 2002)
- Koncepce ochrany přírody zpracovaná pro Jihomoravský kraj (Fontes), jsou součástí územní soustavy NATURA 2000
- technické a přírodní limity využití území pro Brno-venkov