

ZMĚNA Č. 2 ÚZEMNÍHO PLÁNU DRÁSOV

**VYHODNOCENÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ
ÚZEMÍ**

SRPEN 2026

OBSAH

1	VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PODLE PŘÍLOHY STAVEBNÍHO ZÁKONA	3
2	VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU NA EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY NEBO PTAČÍ OBLASTI	3
3	VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU NA HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL ÚZEMÍ.....	3
4	VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ, KTERÉ SPOČÍVÁ V POSOUZENÍ VZTAHU A ZLEPŠOVÁNÍ PODMÍNEK PRO PŘÍZNIVÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL ÚZEMÍ A POSOUZENÍ NAPLNĚNÍ PRIORIT ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ.....	4
5	NÁVRH POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA VYVÁŽENOSTI VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL ÚZEMÍ (UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ)	9

1 VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PODLE PŘÍLOHY STAVEBNÍHO ZÁKONA

Vyhodnocení vlivů změny č. 2 územního plánu Drásov na životní prostředí podle přílohy stavebního zákona je samostatnou částí tohoto vyhodnocení.

2 VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU NA EVROPSKY VÝZNAMNÉ LOKALITY NEBO PTAČÍ OBLASTI

Orgán ochrany přírody významný vliv na tato území vyloučil. Vyhodnocení není proto zpracováno.

3 VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU NA HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL ÚZEMÍ

Důvodem požadavku na vyhodnocení předpokládaných vlivů změny č. 2 územního plánu Drásov na udržitelný rozvoj území je uvedení územního plánu Drásov do souladu s nadřazenou územní plánovací dokumentací, tj. vymezení koridoru CNZ.DS4 pro kapacitní komunikace SD20 Brno – Moravská Třebová.

Ostatní dílčí změny obsažené ve změně č. 2 územního plánu Drásov příslušný orgán vyhodnotil bez požadavku na toto vyhodnocení.

3.1 Z HLEDISKA VLIVŮ NA HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ DOCHÁZÍ K NÍŽE UVEDENÝM PŘÍNOSŮM

Vymezení koridoru vytváří územní předpoklady pro realizaci dopravní stavby nadmístního a republikového významu. Kapacitní propojení Brna, Kuřimska, Tišnovska a severní části Jihomoravského kraje zvyšuje spolehlivost a výkonnost dopravní sítě, zlepšuje dostupnost pracovních trhů, služeb a výrobních center a přispívá k odstranění kapacitních a bezpečnostních nedostatků stávajícího silničního spojení.

Hospodářský přínos se neomezuje na správní území Drásova. Koridor je součástí souvislého dopravního tahu a jeho účinky je nutné posuzovat v širších regionálních souvislostech. Zlepšení dopravní dostupnosti může podpořit konkurenceschopnost regionu, stabilitu podnikatelského prostředí, dostupnost pracovních příležitostí a efektivnější obsluhu území veřejnou i individuální dopravou.

Negativní hospodářské dopady mohou vzniknout zejména v důsledku trvalých a dočasných záborů zemědělské půdy, omezení hospodaření v průběhu výstavby, rozdělení zemědělských pozemků a nutnosti přeložek místních komunikací, polních cest a technické infrastruktury. Tyto dopady je nutné omezit optimalizací trasy, minimalizací šířky skutečného záboru a zachováním dopravní obsluhy dotčených pozemků.

3.2 Z HLEDISKA VLIVŮ NA SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL DOCHÁZÍ K NÍŽE UVEDENÝM PŘÍNOSŮM

Z hlediska soudržnosti společenství obyvatel má koridor dvojí působení. Pozitivním účinkem je odvedení významné části tranzitní dopravy ze stávajících průtahů sídly, zvýšení bezpečnosti silničního provozu, snížení dopravních konfliktů a možnost zlepšení hlukové a imisní situace v centrech dotčených obcí.

Zlepšená regionální dostupnost může současně posílit vazby obyvatel na pracovní, vzdělávací a obslužná centra.

Potenciálně negativní vlivy se soustřeďují do okrajových částí sídel, zejména do prostoru mezi Drásovem a Malhostovicemi, kde se kapacitní komunikace přibližuje obytné zástavbě. Bez odpovídajícího technického řešení by mohlo dojít k nárůstu hluku, emisí, vizuálního působení stavby a ke zhoršení pocitu bezpečí a kvality bydlení. Proto SEA požaduje nadstandardní protihluková opatření, optimalizaci trasy v rámci koridoru, vedení komunikace v zářezu, vegetační úpravy a dimenzování ochranných opatření s rezervou přibližně 3 dB vůči hranici hlukového limitu.

Při splnění těchto podmínek lze celkový vliv na soudržnost obyvatel hodnotit jako smíšený, avšak v širším územním měřítku převážně pozitivní. Pozitivní regionální účinky jsou podmíněny účinnou ochranou obytného prostředí v bezprostředním okolí koridoru.

4 VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ, KTERÉ SPOČÍVÁ V POSOUZENÍ VZTAHU A ZLEPŠOVÁNÍ PODMÍNEK PRO PŘÍZNIVÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL ÚZEMÍ A POSOUZENÍ NAPLNĚNÍ PRIORIT ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ.

Vyhodnocení vlivů změny č. 2 územního plánu Drásov na udržitelný rozvoj území vychází z posouzení vzájemných vztahů mezi podmínkami pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel. Předmětem změny je zejména vymezení koridoru CNZ.DS4 pro kapacitní komunikaci SD20 Brno – Moravská Třebová, úsek I/73 Kuřim – Lysice. Jde o záměr nadmístního až republikového významu, který je převzat z nadřazené územně plánovací dokumentace. Územní plán proto neposuzuje, zda má být dopravní spojení v širším území realizováno, ale vytváří územní podmínky pro jeho vedení a současně stanovuje rámec pro minimalizaci jeho nepříznivých důsledků v konkrétních podmínkách správního území městyse Drásov.

4.1 4.1 OBECNÉ POSOUZENÍ

Z hlediska udržitelného rozvoje má záměr vymezení koridoru CNZ.DS4 charakter liniové dopravní stavby s rozdílným prostorovým rozložením přínosů a zátěží. Přínosy kapacitního dopravního propojení se projevují především v širším regionálním měřítku, zejména zlepšením dostupnosti, plynulosti a spolehlivosti dopravy a vytvořením předpokladů pro odvedení tranzitní dopravy ze zastavěných území. Naproti tomu negativní vlivy jsou soustředěny převážně lokálně do území, kterým koridor prochází nebo k němuž se přibližuje, zejména do prostoru mezi Drásovem a Malhostovicemi, do zemědělské krajiny a do míst křížení vodního toku Lubě a skladebných částí územního systému ekologické stability.

Základní otázkou vyhodnocení je proto proporcionalita mezi veřejným zájmem na zajištění kapacitní dopravní infrastruktury a veřejnými zájmy na ochraně půdy, vody, přírody, krajinného rázu, veřejného zdraví a kvality bydlení. Samotné vymezení koridoru nepředstavuje povolení konkrétní stavby ani definitivní stanovení její technické podoby. Koridor CNZ.DS4 ponechává prostor pro optimalizaci trasy a technického řešení v navazující projektové přípravě, procesu EIA a povolovacích řízeních. Právě v těchto

fázích musí být prokázáno, že zvolená varianta v rámci koridoru minimalizuje zásahy do území a nepřekračuje únosnou míru zatížení obytného prostředí.

Z environmentálního hlediska jsou nejzávažnějšími potenciálními dopady trvalé a dočasné zábory zemědělského půdního fondu, včetně půd I. a II. třídy ochrany, vznik nového liniového technicistního prvku v pohledově otevřené krajině, fragmentace krajiny a možné ovlivnění hlukové a imisní situace u nejbližší obytné zástavby. Dále je nutné zohlednit odtokové poměry, ochranu povrchových a podzemních vod, zachování ekologicko-stabilizačních funkcí vodního toku Lubě a lokálního biokoridoru LBK 3 a ochranu biotopů zvláště chráněných druhů. Tyto vlivy jsou zčásti trvalé a nevratné, zejména ve vztahu k záboru půdy a změně krajinné struktury, a proto je nelze hodnotit jako nevýznamné.

Současně má záměr potenciál přinést pozitivní environmentální a zdravotní účinky v sídlech, z nichž bude odvedena tranzitní doprava. Snížení intenzity průjezdné dopravy může vést ke zlepšení hlukové a imisní situace, ke zvýšení bezpečnosti pěšího a cyklistického pohybu a ke zlepšení pobytové kvality veřejných prostranství. Rozsah těchto přínosů však bude záviset na skutečném dopravním účinku celé navazující komunikace a nelze jej přisuzovat pouze dílčímu úseku na území Drásova.

Z hlediska hospodářského rozvoje je rozhodující nadmístní funkce koridoru. Zlepšení propojení Brna, Kuřimska, Tišnovska a navazujícího území směrem k Moravské Třebové může zvýšit dostupnost pracovních center, služeb a podnikatelských aktivit, snížit časové ztráty a zvýšit odolnost dopravní soustavy. Pozitivní hospodářský účinek je proto hodnocen převážně v regionálním měřítku. Na místní úrovni je však třeba počítat také s náklady spojenými se zábory pozemků, omezením zemědělského hospodaření, přeložkami cest a sítí a s dočasným zatížením území během výstavby.

V sociálním pilíři se střetává očekávané zvýšení dopravní bezpečnosti a kvality prostředí na stávajících průtazích s rizikem přenesení části hlukové, emisní a psychologické zátěže do okrajových částí sídel v blízkosti nového koridoru. Z hlediska spravedlivého rozložení přínosů a zátěží je proto nezbytné, aby obyvatelé nejvíce dotčených lokalit nebyli vystaveni nepřiměřeným dopadům ve prospěch širších regionálních přínosů. Zásadní význam mají nadstandardní protihluková opatření, optimalizace nivelety a vedení komunikace v zářezu, vegetační úpravy a průběžné ověřování hlukových a imisních parametrů.

Vyváženost udržitelného rozvoje není v tomto případě založena na tom, že by všechny tři pilíře byly ovlivněny stejně nebo pouze pozitivně. Spočívá v tom, že významné regionální hospodářské a sociální přínosy jsou doprovázeny konkrétními a kontrolovatelnými podmínkami, které snižují lokální environmentální a zdravotní zátěž na nejnižší rozumně dosažitelnou míru. Přijatelnost změny je tedy podmíněná: bez realizace opatření stanovených SEA, bez podrobného ověření v procesu EIA a bez výběru šetrného technického řešení by nebylo možné považovat vztah jednotlivých pilířů za vyvážený.

Změna č. 2 územního plánu Drásov je předložena jako invariantní, protože koridor nadmístního významu je převzat ze Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.

4.2 PILÍŘ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Posouzení environmentálního pilíře vychází ze závěrů SEA a rozlišuje mezi vlivy, které jsou přímo spojeny s plošným a liniovým záborom území, a vlivy, jejichž konkrétní rozsah bude záviset na technickém řešení. U každého hlediska je proto vedle směru a významnosti vlivu uvedena také podmínka jeho přijatelnosti.

Hodnocené hledisko	Posouzení vlivu
Zemědělský půdní fond	Významně negativní vliv. Koridor zasahuje půdy I. a II. třídy ochrany. SEA uvádí orientační rozsah 47,64 ha půd I. třídy a 18,94 ha půd II. třídy pro modelový pás komunikace; skutečný zábor má být nižší než plocha koridoru. Zábor je odůvodněn veřejným zájmem na dopravním záměru nadmístního významu.

Hodnocené hledisko	Posouzení vlivu
Příroda a biologická rozmanitost	Mírně negativní vliv. Korior kříží lokální biokoridor LBK 3 a vodní tok Lubě, zasahuje přírodní biotop L2.2 a může ovlivnit zvláště chráněné druhy obojživelníků, plazů a ryb. Nutné je zachování prostupnosti, biologický průzkum a minimalizace zásahů.
Krajinový ráz	Negativní potenciální vliv. Nový liniový technický prvek se může uplatnit v pohledově otevřené krajině prostřednictvím zářezů, násypů a mostních objektů. Rozsah vlivu bude záviset na konkrétním projektovém řešení.
Ovzduší a klima	Mírně negativní až smíšený vliv. Stavba představuje nový liniový zdroj emisí a zvyšuje podíl zpevněných povrchů, současně však zvyšuje plynulost dopravy a odvádí tranzit mimo zastavěná území.
Hluk a veřejné zdraví	Smíšený vliv. V centrech sídel lze očekávat zlepšení po odvedení tranzitu, v blízkosti nového koridoru hrozí nárůst hlukové zátěže. Přijatelnost je podmíněna nadstandardními protihlukovými opatřeními.
Voda a odtokové poměry	Mírně negativní potenciální vliv. Je nutné minimalizovat zásah do vodního toku Lubě, chránit čistotu povrchových vod a navrhnout technické řešení bez nepřiměřeného zhoršení odtokových poměrů.
Celkové hodnocení	Pilíř životního prostředí je ovlivněn převážně negativně. Vlivy jsou však při dodržení podmínek SEA hodnoceny jako únosné a akceptovatelné vzhledem k veřejnému zájmu a regionálním dopravním přínosům.

4.3 PILÍŘ HOSPODÁŘSKÉHO ROZVOJE

Hospodářský pilíř je hodnocen zejména z hlediska funkce koridoru v nadřazené dopravní síti, dopravní dostupnosti regionu, spolehlivosti přepravních vztahů a využitelnosti území pro ekonomické aktivity. Hodnocení současně zohledňuje místní náklady a omezení, která mohou vzniknout vlastníkům a uživatelům dotčených pozemků.

Hodnocené hledisko	Posouzení vlivu
Dopravní dostupnost	Významně pozitivní vliv spočívající ve zlepšení kapacitního propojení regionu a dostupnosti Brna, Kuřimska, Tišnovska a severní části kraje.
Spolehlivost dopravní sítě	Pozitivní vliv díky vytvoření územních podmínek pro kapacitní, bezpečnější a plynulejší dopravní tah nadmístního významu.
Konkurenceschopnost území	Pozitivní vliv prostřednictvím lepší dostupnosti pracovních center, podnikatelských aktivit, služeb a veřejné infrastruktury.
Zemědělské hospodaření	Negativní lokální vliv v důsledku záboru kvalitní zemědělské půdy, fragmentace pozemků a možného zhoršení jejich obsluhy. Dopad je nutné minimalizovat zachováním polních cest a přístupů.
Investiční náročnost	Realizace je finančně a technicky náročná, avšak tento aspekt přesahuje podrobnost územního plánu; změna pouze vytváří územní předpoklady pro následnou projektovou přípravu.

Hodnocené hledisko	Posouzení vlivu
Celkové hodnocení	Vliv na hospodářský rozvoj je v širším regionálním měřítku významně pozitivní; lokální negativní dopady na zemědělství vyžadují zmírňující opatření.

4.4 PILÍŘ SOUDRŽNOSTI SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL

Sociální pilíř zahrnuje nejen dostupnost pracovních příležitostí a služeb, ale také ochranu veřejného zdraví, pohodu bydlení, bezpečnost pohybu a spravedlivé rozložení dopravních přínosů a zátěží. Rozhodující je rozdíl mezi očekávaným zlepšením na stávajících průtazích a možným zhoršením v blízkosti nové komunikace.

Hodnocené hledisko	Posouzení vlivu
Bezpečnost a plynulost dopravy	Pozitivní vliv díky odvedení tranzitu ze stávajících průtahů, snížení dopravních konfliktů a zlepšení podmínek pro místní dopravu.
Kvalita bydlení v centrech sídel	Pozitivní potenciální vliv v důsledku snížení hluku, emisí a intenzity tranzitní dopravy na stávajících komunikacích.
Kvalita bydlení u nového koridoru	Potenciálně negativní vliv v místech přiblížení ke stávající zástavbě. Přijatelnost je podmíněna účinnými protihlukovými, vegetačními a prostorovými opatřeními.
Dostupnost pracovních míst a služeb	Pozitivní vliv díky zlepšení regionální dostupnosti a zkrácení či stabilizaci dojížděkových vazeb.
Prostupnost území	Negativní bariérový účinek liniové stavby, který musí být omezen zachováním místních spojení, polních cest, ekologických vazeb a bezpečných přechodů.
Celkové hodnocení	Vliv je smíšený a podmíněný. V širším území převažují pozitivní účinky, lokálně je nezbytné chránit obytné prostředí a prostupnost krajiny.

4.5 SOUHRNNÉ HODNOCENÍ UDRŽITELNÉHO ROZVOJE

Souhrnné hodnocení nevychází z mechanického součtu kladných a záporných vlivů. Posuzuje jejich významnost, prostorový dosah, trvání, vratnost a možnost účinného zmírnění. Zvláštní váhu mají trvalé zásahy do půdy a krajiny a potenciální dopady na veřejné zdraví, které musí být vyváženy nejen deklarovaným veřejným zájmem, ale také konkrétními podmínkami realizace.

Pilíř udržitelného rozvoje	Celkové hodnocení
Životní prostředí	Převážně negativní, podmíněně přijatelný. Nejvýznamnější jsou vlivy na ZPF, krajinný ráz, hluk a ekologickou prostupnost.
Hospodářský rozvoj	Významně pozitivní v regionálním měřítku.
Soudržnost společenství obyvatel	Smíšený, v širším měřítku převážně pozitivní; lokální přijatelnost závisí na ochraně obytného prostředí.
Celkový závěr	Změna je z hlediska udržitelného rozvoje akceptovatelná, pokud budou závazně uplatněna opatření SEA a následná

Pilíř udržitelného rozvoje	Celkové hodnocení
	projektová příprava prokáže splnění požadavků ochrany veřejného zdraví a životního prostředí.

4.6 POSOUZENÍ NAPLNĚNÍ PRIORIT ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Vymezení koridoru CNZ.DS4 představuje střet významného veřejného zájmu na zajištění kapacitní dopravní infrastruktury s veřejnými zájmy ochrany zemědělské půdy, krajiny, přírody a kvality bydlení. Vyváženost řešení nespočívá v absenci negativních vlivů, ale v jejich pojmenování, omezení na nezbytnou míru a podmínění realizace konkrétními ochrannými opatřeními. Za těchto podmínek lze změnu hodnotit jako slučitelnou s principy udržitelného rozvoje.

Vymezení koridoru je dále posouzeno ve vztahu k obecným prioritám územního plánování, zejména k požadavku na koordinaci veřejných zájmů, hospodárné využívání území, ochranu přírodních a kulturních hodnot, předcházení prostorovým konfliktům a vytváření podmínek pro bezpečnou a kapacitní dopravní infrastrukturu.

Priorita územního plánování	Posouzení vazby a vlivu
Vyvážený vztah podmínek udržitelného rozvoje	Změna podporuje hospodářský a sociální pilíř, avšak zatěžuje pilíř životního prostředí. Vyváženost je dosažitelná pouze při důsledné minimalizaci záborů, hluku, bariérového účinku a zásahů do přírodních hodnot.
Koordinace veřejných a soukromých zájmů	Vymezení koridoru koordinuje veřejný zájem na nadmístní dopravní infrastrukturu s ochranou bydlení, ZPF, vodních poměrů, ÚSES a krajinného rázu.
Hospodárné využívání území	Koridor je převzat z nadřazené dokumentace a je vymezen tak, aby umožnil následnou optimalizaci konkrétní trasy. Skutečný zábor musí být omezen na nezbytný rozsah.
Ochrana nezastavěného území a krajiny	Priorita je dotčena negativně, protože komunikace vstupuje do volné krajiny. Tento zásah je odůvodněn nadmístním veřejným zájmem a musí být kompenzován krajinářským a technickým řešením.
Rozvoj dopravní infrastruktury	Priorita je naplněna přímo vytvořením podmínek pro kapacitní spojení SD20 Brno – Moravská Třebová.
Ochrana veřejného zdraví	Naplnění priority je podmíněné. Odvedení tranzitu může zlepšit situaci v centrech sídel, zároveň musí být vyloučeno nepřijatelné zatížení obytné zástavby u koridoru.
Předcházení prostorově sociální segregaci a zhoršení soudržnosti	Koridor nesmí přerušit místní vazby a dostupnost mezi sídly a krajinou; musí být zachována místní spojení, polní cesty a bezpečná prostupnost území.

Celkově změna posiluje zejména hospodářský pilíř a v širším regionálním měřítku také pilíř sociální. Environmentální pilíř je ovlivněn převážně negativně, přičemž část vlivů je významná a trvalá. Vyváženost proto nevzniká úplným odstraněním negativních dopadů, ale jejich omezením na nezbytný rozsah, důsledným využitím technických a vegetačních opatření a průkazným ověřením, že veřejný přínos záměru nelze dosáhnout řešením s menšími dopady v rámci vymezeného koridoru.

Za nepřekročitelné podmínky přijatelnosti je nutné považovat ochranu obytného prostředí Drásova a Malhostovic před nadlimitním hlukem a nepřiměřenou imisní zátěží, minimalizaci záborů nejkvalitnější zemědělské půdy, zachování odtokových poměrů a kvality vod, zachování funkční prostupnosti krajiny a omezení zásahů do vodního toku Lubě, lokálního biokoridoru a biotopů chráněných druhů. Splnění těchto podmínek musí být doloženo v navazujících řízeních na základě konkrétní projektové dokumentace, biologických průzkumů, akustické a rozptylové studie a procesu EIA.

Při dodržení uvedených podmínek lze vymezení koridoru CNZ.DS4 hodnotit jako podmíněně přijatelné z hlediska udržitelného rozvoje území. Změna vytváří předpoklady pro významný veřejný dopravní přínos, avšak současně zachovává povinnost hledat v dalších stupních přípravy řešení, které bude co nejšetrnější k obyvatelům, půdě, vodám, přírodě a krajině. Jakékoli podstatné oslabení stanovených opatření by narušilo dosaženou rovnováhu mezi pilíři a vyžadovalo nové posouzení přijatelnosti záměru.

5 NÁVRH POŽADAVKŮ NA ROZHODOVÁNÍ VE VYMEZENÝCH PLOCHÁCH A KORIDORECH Z HLEDISKA VYVÁŽENOSTI VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL ÚZEMÍ (UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ)

Podkladem pro návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí jsou opatření pro předcházení nebo snížení všech zjištěných nebo předpokládaných záporných vlivů na životní prostředí stanovena v kapitole 8. vyhodnocení SEA. Ze samotného vyhodnocení vlivů na pilíř hospodářského rozvoje a pilíř soudržnosti společenství obyvatel nevyplývaly žádné další požadavky na změnu územního plánu.

Z vyhodnocení vlivů na životní prostředí vyplývaly pro koridor CNZ.DS41 tyto požadavky:

- V průběhu výstavby respektovat požadavky ochrany obyvatel, zejména minimalizovat průjezdy nákladních vozidel a stavební techniky přes obytnou zástavbu obcí, v místech nutného pohybu vozidel a techniky zajistit pravidelné čištění komunikací.
- V rámci koridoru DS41 zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překryv, tunel, tubus) při průchodu komunikace mezi obcemi Malhostovice a Drásov.
- Optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení komunikace k okrajové zástavbě sídel realizovat opatření ke snížení jejího vlivu na kvalitu života obyvatel (protihluková opatření, vedení komunikace v zářezu, vegetační úpravy, nahrazení místních spojení, údržba komunikace), která se doporučují dimenzovat s rezervou cca 3 dB vůči hranici hlukového limitu.
- Minimalizovat trvalé i dočasné zábory ZPF.
- V rámci technického řešení minimalizovat vlivy na odtokové poměry a čistotu povrchových vod.
- Zajistit zachování prostupnosti krajiny.
- V následných fázích přípravy stavby musí být minimalizován zásah do vodního toku (zároveň LBK 3) jako významného krajinného prvku.
- S ohledem na zásah do přírodních biotopů, které mohou tyto zvláště chráněné druhy využívat je vhodné před zahájením stavby provést biologické průzkumy se zaměřením na výskyt zvláště

chráněných druhů v lokalitě stavby a jejich možné ovlivnění a v případě zásahu do jejich biotopů požádat o výjimku z ochrany zvláště chráněných druhů.

- V rámci přípravy projektu stavby a při stavební činnosti minimalizovat kácení dřevin a také navrhnout kompenzační opatření (např. výsadbou autochtonních dřevin na břehu potoka apod.)