

REVIZE	OBSAH REVIZE	DATUM REVIZE	ČÍSLO PARÉ:
01			
02			
03			

SOUŘADNICOVÝ S-JTSK, VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

OBJEDNATEL:  SPRÁVA ŽELEZNIC, státní organizace DLÁŽDĚNÁ 1003/7 110 00 PRAHA 1 - NOVÉ MĚSTO			
ZHOTOVITEL:  AFRY CZ s.r.o. MAGISTRŮ 1275/13 140 00 PRAHA 4 tel.: +420 277 005 500 www.afry.cz		PODZHOTOVITEL:  SUDOP BRNO, spol. s.r.o. KOUNICOVA 26 602 00 BRNO tel.: +420 972 625 804 www.sudop-brno.cz	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU:  Ing. VLADISLAV ŠEFL	ZODPOVĚDNÝ PROJEKTANT: Ing. KOUKAL Ing. HUMLHANS	VYPRACOVAL: Ing. KOUKAL Ing. HUMLHANS	KONTROLOVAL:  Ing. VLADISLAV ŠEFL
NÁZEV PROJEKTU: <h2 style="text-align: center;">STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ BRNO - ZNOJMO</h2>			
ČÁST: VLIV NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, VLIV KLIMATICKÝCH ZMĚN A ÚZEMNÍ PRŮCHODNOST			
KRAJ:	JIHOMORAVSKÝ	ČÁST DOKUMENTACE:	ČÍSLO PŘÍLOHY:
DATUM:	02/2022	<h1>A.5</h1>	-
STUPEŇ:	STUDIE PROVEDITELNOSTI		
MĚŘÍTKO:	-		
Č. ZAKÁZKY:	2019/0160		

OBSAH

1	POSOUZENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VLI VU KLIMATICKÝCH ZMĚN	5
1.1	VZTAH K PROCEDUŘE EIA	5
1.2	NATURA 2000	5
1.3	CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ	10
1.4	KRAJINNÝ RÁZ	11
1.5	ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY.....	12
1.6	PAMÁTNÉ STROMY	14
1.7	VODA	14
1.8	Vliv na PŮDNÍ FOND.....	17
1.9	PAMÁTKY A ARCHEOLOGIE	17
1.10	PŘÍRODNÍ ZDROJE A PODDOLOVANÁ ÚZEMÍ	20
1.11	HLUK A VIBRACE	24
1.12	SHRNUTÍ STŘETŮ	26
1.13	DOPORUČENÍ PRO DALŠÍ STUPNĚ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE	27
1.14	ZMÍRŇOVÁNÍ ZMĚNY KLIMATU VERSUS ADAPTACE NA ZMĚNU KLIMATU	28
1.14.1	Metodika	28
1.14.2	Výsledky posouzení	30
2	ÚZEMNÍ PRŮCHODNOST	37
2.1	POPIS HODNOCENÍ ÚZEMNÍ PRŮCHODNOSTI	37
2.2	POPIS ÚSEKŮ A HODNOCENÍ ÚZEMNÍCH STŘETŮ	38
2.3	HODNOCENÍ HODNOT REZISTENCE U NAVRŽENÝCH VARIANT TRAS.....	38
2.3.1	Varianta 1'	38
2.3.2	Varianta 1a'	40
2.3.3	Varianta 3	42
2.3.4	Varianta 5	45
2.3.5	Hodnocení rezistence jednotlivých variant z hlediska rozsahu	49
3	SHRNUTÍ	49
3.1.1	Varianta 1'	49
3.1.2	Varianta 1a'	51
3.1.3	Varianta 3	52
3.1.4	Varianta 5	55
3.1.5	Shrnutí střetů jednotlivých variant	58

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 – Kategorie posuzovaných staveb	5
Tabulka 41 – Hodnocení pravděpodobnosti výskytu nebezpečí	29
Tabulka 42 – Hodnocení závažnosti dopadů	29
Tabulka 43 – Hodnocení rizik	29
Tabulka 44 – Přehled hodnocení variant záměru	33

1 POSOUZENÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A VLIVU KLIMATICKÝCH ZMĚN

V následující kapitole je sledována průchodnost jednotlivých variant z hlediska životního prostředí. V rámci posouzení vlivu na životní prostředí byl vyhodnocen vliv na lokality Natura 2000, na chráněná území, krajinný ráz, územní systém ekologické stability, památné stromy, vodu, památky a archeologii, přírodní zdroje a poddolovaná území, ovzduší a hluk a vibrace. Konkrétní dotčené prvky jsou podrobněji popsány v následující kapitole. Šířka koridoru byla zvolena 100 m na obě strany od osy koleje, celková šířka posuzovaného koridoru tak činí 200 m po celé délce jednotlivých variant.

Hodnocené varianty:

Varianta 1^a, Varianta 1a^b, Varianta 3, Varianta 5

1.1 VZTAH K PROCEDUŘE EIA

V rámci procesu EIA jsou posuzovány stavby, činnosti a technologie, jejichž realizace většinou doprovází významné negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Zákon v příloze č. 1 rozlišuje vybrané stavby, které se musí vždy posuzovat (kategorie I) a vybrané stavby posuzované na základě výsledků zjišťovacího řízení (kategorie II).

Dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění jsou předmětem posuzování záměry uvedené v příloze č. 1 dle následující tabulky.

Tabulka 1 – Kategorie posuzovaných staveb

	Záměr	Kategorie I (podléhá posuzování vždy)		Kategorie II (zjišťovací řízení)	
		MŽP	KÚ	MŽP	KÚ
44	Celostátní železniční dráhy	x			

Záměry uvedené v příloze č. 1 výše uvedeného zákona kategorií I a změny těchto záměrů, pokud změna záměru vlastní kapacitou nebo rozsahem dosáhne příslušné limitní hodnoty, je-li uvedena, podléhají posouzení vlivů záměrů na životní prostředí vždy.

Změny záměru uvedeného v příloze č. 1 výše uvedeného zákona kategorií I, které by mohly mít významný negativní vliv na životní prostředí, zejména pokud má být významně zvýšena jeho kapacita a rozsah nebo pokud se významně mění jeho technologie, řízení provozu nebo způsob užívání a nejedná-li se o změny, které vlastní kapacitou dosáhnou příslušné limitní hodnoty, podléhají posouzení vlivů záměru na životní prostředí, pokud se tak stanoví ve zjišťovacím řízení.

1.2 NATURA 2000

Natura 2000 je celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat typy evropských stanovišť a stanoviště evropsky významných druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popřípadě umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena vymezenými ptačími oblastmi a vyhlášenými evropsky významnými lokalitami.

V dalších stupních projektové přípravy bude zažádáno o stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, které vyloučí nebo nevyloučí možný vliv na naturové lokality. U záměrů, u kterých příslušný orgán ochrany přírody nevyloučil významný vliv na lokality soustavy Natura 2000, je třeba provést posouzení autorizovanou osobou (tzv. naturové hodnocení).

Vyhodnocení:

Evropsky významná lokalita:

	Název	Předmět ochrany	Střet
Varianta 1` Varianta 1a`	EVL Střelická bažinka [CZ0623366]	čolek velký (<i>Triturus cristatus</i>)	koridor stávající trati – cca 30 m od trati, žkm cca 141
	EVL Řeka Rokytá [CZ0623819]	hrouzek běloploutvý (<i>Gobio albipinnatus</i>); velevrub tupý (<i>Unio crassus</i>)	koridor stávající trati – cca 95 m od trati, žkm cca 127,7
	EVL Krumlovský les [CZ0624064]	bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (<i>Molinion caeruleae</i>) (6410); dubohabřiny asociace <i>Galio-Carpinetum</i> (9170); panonské dubohabřiny (91G0); eurosibiřské stepní doubravy (9110); čolek velký (<i>Triturus cristatus</i>); netopýr černý (<i>Barbastella barbastellus</i>)	koridor stávající trati a přeložky – cca 1 m od trati v nejbližším místě, trať tvoří hranici EVL, žkm cca 123,9-125,9
Varianta 3	EVL Střelická bažinka [CZ0623366]	čolek velký (<i>Triturus cristatus</i>)	koridor stávající trati – cca 30 m od trati, žkm cca 141
	EVL Řeka Rokytá [CZ0623819]	hrouzek běloploutvý (<i>Gobio albipinnatus</i>); velevrub tupý (<i>Unio crassus</i>)	koridor stávající trati – cca 95 m od trati, žkm cca 127,7
	EVL Krumlovský les [CZ0624064]	bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (<i>Molinion caeruleae</i>) (6410); dubohabřiny asociace <i>Galio-Carpinetum</i> (9170); panonské dubohabřiny (91G0); eurosibiřské stepní doubravy (9110); čolek velký (<i>Triturus cristatus</i>); netopýr černý (<i>Barbastella barbastellus</i>)	koridor stávající trati a přeložky – cca 1 m od trati v nejbližším místě, trať tvoří hranici EVL, žkm cca 117,8-120,9; 123,9-125,9
	EVL Jevišovka [CZ0623041]	nížinné až horské vodní toky s vegetací svazů <i>Ranuncullion fluitantis</i> a <i>Callitricho-Batrachion</i> ; sekavec (<i>Cobitis taenia</i>)	nová trasa - mostní objekt, žkm cca 1,7, stávající trasa – mostní objekt, žkm cca 94,1
	EVL Trávní dvůr [CZ0623046]	smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>) (91E0); kuňka ohnivá (<i>Bombina</i>)	koridor stávající trasy – cca 30 m od trati, žkm cca 120,8 – 121,0

		<i>bombina</i>); lesák <i>rumělkový</i> (<i>Cucujus</i> <i>cinnaberinus</i>); piskoř <i>pruhovaný</i> (<i>Misgurnus</i> <i>fossilis</i>)	
	EVL Slanisko Dobré Pole [CZ0620031]	<i>vnitrozemské slané louky</i>	koridor stávající trati, cca 55 m od trati (elektrizace)
	EVL Skalky u Sedlece [CZ0620048]	<i>polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (Festuco-Brometalia) (6210); subpanonské stepní trávníky (6240)</i>	koridor stávající trati, cca 70 m od trati (elektrizace)
	EVL Slanisko u Nesytu [CZ0624102]	<i>vnitrozemské slané louky (1340); vrkoč útlý (Vertigo angustior)</i>	koridor stávající trati, cca 15 m od trati (elektrizace)
	EVL Soutok – Podluží [CZ0624119]	<i>oligotrofní až mezotrofní stojaté vody nížinného až subalpínského stupně kontinentální a alpské oblasti a horských poloh a jiných oblastí, s vegetací tříd Littorelletea uniflorae nebo Isoëto-Nanojuncetea (3130); přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu Magnopotamion nebo Hydrocharition (3150); nížinné až horské vodní toky s vegetací svazů Ranunculion fluitantis a Callitriche-Batrachion (3260); bahnité břehy řek s vegetací svazů Chenopodion rubri p.p. a Bidention p.p. (3270); polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (Festuco-Brometalia) (6210); bezkolencové louky na vápnitých, rašelinných nebo hlinito-jílovitých půdách (Molinion caeruleae) (6410); vlhkomilná vysokobylinná lemová společenstva nížin a horského až alpského stupně (6430); nívní louky říčních údolí svazu Cnidion dubii (6440); smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae) (91E0); smíšené lužní lesy s dubem letním (Quercus</i>	Změna trasování stávající trati (optimalizace a elektrizace)

		<p> <i>robur</i>), jilmem vazem (<i>Ulmus laevis</i>), j. habrolistým (<i>U. minor</i>), jasanem ztepilým (<i>Fraxinus excelsior</i>) nebo j. úzkolistým (<i>F. angustifolia</i>) podél velkých řek atlantské a středoevropské provincie (<i>Ulmion minoris</i>) (91F0); panonské dubohabřiny (91G0); bobr evropský (<i>Castor fiber</i>); bolen dravý (<i>Aspius aspius</i>); čolek dunajský (<i>Triturus dobrogicus</i>); drsek menší (<i>Zingel streber</i>); drsek větší (<i>Zingel zingel</i>); hořavka duhová (<i>Rhodeus sericeus amarus</i>); hrouzek běloploutvý (<i>Gobio albipinnatus</i>); ježdík dunajský (<i>Gymnocephalus baloni</i>); ježdík žlutý (<i>Gymnocephalus schraetser</i>); klínatka rohatá (<i>Ophiogomphus cecilia</i>); kuňka ohnivá (<i>Bombina bombina</i>); lesák rumělkový (<i>Cucujus cinnaberinus</i>); ohniváček černočárny (<i>Lycaena dispar</i>); ostrucha křivočará (<i>Pelecus cultratus</i>); páchník hnědý (<i>Osmoderma eremita</i>); piskoř pruhovaný (<i>Misgurnus fossilis</i>); sekavec (<i>Cobitis taenia</i>); svinutec tenký (<i>Anisus vorticulus</i>); tesařík obrovský (<i>Cerambyx cerdo</i>); velevrub tupý (<i>Unio crassus</i>); vydra říční (<i>Lutra lutra</i>) </p>	
Varianta 5	EVL Jevišovka [CZ0623041]	nížinné až horské vodní toky s vegetací svazů <i>Ranunculion fluitantis</i> a <i>Callitriche-Batrachion</i> ; sekavec (<i>Cobitis taenia</i>)	nová trasa – mostní objekt žkm cca 46 stávající trasa – mostní objekt, žkm cca 94,1
	EVL Trávní dvůr [CZ0623046]	smíšené jasanovo-olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (<i>Alno-Padion</i> , <i>Alnion incanae</i> , <i>Salicion albae</i>) (91E0); kuňka ohnivá (<i>Bombina bombina</i>); lesák rumělkový (<i>Cucujus</i>)	koridor stávající trasy – cca 30 m od trati, žkm cca 120,8 – 121,0

		<i>cinnaberinus</i>); piskoř pruhovaný (<i>Misgurnus fossilis</i>)	
	EVL Slanisko Dobré Pole [CZ0620031]	vnitrozemské slané louky	koridor stávající trati, cca 55 m od trati (elektrizace)
	EVL Skalky u Sedlece [CZ0620048]	polopřirozené suché trávníky a facie křovin na vápnitých podložích (<i>Festuco-Brometalia</i>) (6210); subpanonské stepní trávníky (6240)	koridor stávající trati, cca 70 m od trati (elektrizace)
	EVL Slanisko u Nesytu [CZ0624102]	vnitrozemské slané louky (1340); vrkoč útlý (<i>Vertigo angustior</i>)	koridor stávající trati, cca 15 m od trati (elektrizace)
	EVL Soutok – Podluží [CZ0624119]	Viz varianta 3	Změna trasování stávající trati (optimalizace a elektrizace)

Ptačí oblast:

	Název	Předmět ochrany	Střet
Varianta 1` Varianta 1a`	Bez střetu		
Varianta 3	Pálava [CZ0621029]	čáp bílý (<i>Ciconia ciconia</i>); lejsek bělokrký (<i>Ficedula albicollis</i>); orel mořský (<i>Haliaeetus albicilla</i>); pěnice vlašská (<i>Sylvia nisoria</i>); strakapoud jižní (<i>Dendrocopos syriacus</i>); strakapoud prostřední (<i>Dendrocopos medius</i>); tuhyk obecný (<i>Lanius collurio</i>); včelojed lesní (<i>Pernis apivorus</i>) a jejich biotopy	stávající trasa (elektrizace)
	Soutok-Tvrdnicko [CZ0621027]	čáp bílý (<i>Ciconia ciconia</i>); ledňáček říční (<i>Alcedo atthis</i>); lejsek bělokrký (<i>Ficedula albicollis</i>); luňák červený (<i>Milvus milvus</i>); luňák hnědý (<i>Milvus migrans</i>); orel královský (<i>Aquila heliaca</i>); raroh velký (<i>Falco cherrug</i>); strakapoud prostřední (<i>Dendrocopos medius</i>); včelojed lesní (<i>Pernis apivorus</i>); žluna šedá (<i>Picus canus</i>) a jejich biotopy	Změna trasování stávající trati (optimalizace a elektrizace)
Varianta 5	Pálava [CZ0621029]	čáp bílý (<i>Ciconia ciconia</i>); lejsek bělokrký (<i>Ficedula</i>	stávající trasa (elektrizace)

		<i>albicollis</i>); orel mořský (<i>Haliaeetus albicilla</i>); pěnice vlašská (<i>Sylvia nisoria</i>); strakapoud jižní (<i>Dendrocopos syriacus</i>); strakapoud prostřední (<i>Dendrocopos medius</i>); ťuhýk obecný (<i>Lanius collurio</i>); včelojed lesní (<i>Pernis apivorus</i>) a jejich biotopy	
		čáp bílý (<i>Ciconia ciconia</i>); ledňáček říční (<i>Alcedo atthis</i>); lejsek bělokrký (<i>Ficedula albicollis</i>); luňák červený (<i>Milvus milvus</i>); luňák hnědý (<i>Milvus migrans</i>); orel královský (<i>Aquila heliaca</i>); raroh velký (<i>Falco cherrug</i>); strakapoud prostřední (<i>Dendrocopos medius</i>); včelojed lesní (<i>Pernis apivorus</i>); žluna šedá (<i>Picus canus</i>) a jejich biotopy	Změna trasování stávající trati (optimalizace a elektrizace)

1.3 CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Zvláště chráněná území jsou dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, definována § 14 na:

Území přírodovědecky či esteticky velmi významná nebo jedinečná lze vyhlásit za zvláště chráněná; přitom se stanoví podmínky jejich ochrany.

Kategorie zvláště chráněných území jsou:

- národní parky,
- chráněné krajinné oblasti,
- národní přírodní rezervace,
- přírodní rezervace,
- národní přírodní památky,
- přírodní památky.

§ 37 výše uvedeného zákona definuje ochranná pásma zvláště chráněných území. Ochranné pásmo vyhláší orgán, který zvláště chráněné území vyhlásil. Pokud se ochranné pásmo národní přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní rezervace nebo přírodní památky nevyhlásí, je jím území do vzdálenosti 50 m od hranic zvláště chráněného území.

Vyhodnocení:

Národní park

Všechny varianty bez střetu.

Chráněná krajinná oblast (CHKO)

Varianty 3 a 5 prochází v úseku u Mikulova III. a IV. zónou CHKO Pálava. V tomto úseku dojde pouze k elektrifikaci tratě. Ostatní varianty jsou bez střetu s CHKO.

Národní přírodní rezervace (NPR)

Varianty 3 a 5 procházejí ochranným pásmem národní přírodní rezervace Lednické rybníky a ochranným pásmem národní přírodní rezervace Slanisko u Nesytu u obce Sedlec u Mikulova. Ostatní varianty jsou bez střetu s NPR.

Přírodní rezervace (PR)

	Název	Ochranné pásmo	Střet
Varianta 1`	Bez střetu		
Varianta 1a`	Bez střetu		
Varianta 3	PR Karlov	Zákonné OP	koridor – cca 30 m od trati; úsek Hrušovany nad Jev. – Božice u Znojma) – trať prochází zákonným OP
	PR Slanisko Dobré Pole	Vyhlášené OP	koridor – cca 60 m od trati (pouze elektrizace)
Varianta 5	PR Karlov	Zákonné OP	koridor, úsek Hrušovany nad Jev. – Božice u Znojma - trať prochází zákonným OP
	PR Slanisko Dobré Pole	Vyhlášené OP	koridor – cca 60 m od trati (pouze elektrizace)

Národní přírodní památka

Všechny varianty bez střetu.

Přírodní památka (PP)

	Název	Ochranné pásmo	Střet
Varianta 1`	PP Střelická bažinka	Vyhlášené OP	koridor – cca 30 m od trati, žkm cca 141
Varianta 1a`	PP Střelická bažinka	Vyhlášené OP	koridor – cca 30 m od trati, žkm cca 141
Varianta 3	PP Střelická bažinka	Vyhlášené OP	koridor – cca 30 m od trati, žkm cca 141
	PP Trávní dvůr	Vyhlášené OP	koridor stávající trasy – cca 30 m od trati, žkm cca 120,8 – 121,0
Varianta 5	PP Troskotovický dolní rybník	Vyhlášené OP	koridor nové trasy + OP, žkm cca 32,5
	PP Trávní dvůr	Vyhlášené OP	koridor stávající trasy – cca 30 m od trati, žkm cca 120,8 – 121,0

K umístování, povolování nebo provádění staveb, změně způsobu využití pozemků, terénním úpravám, změnám vodního režimu pozemků nebo k nakládání s vodami, k použití chemických prostředků a ke změnám druhu pozemku v ochranném pásmu zvláště chráněného území je nutný souhlas orgánu ochrany přírody.

1.4 KRAJINNÝ RÁZ

K umístování a povolování staveb, jakož i jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. Krajinný ráz se neposuzuje v zastavěném území a v zastavitelných plochách, pro které je územním plánem nebo regulačním plánem stanoveno

plošné a prostorové uspořádání a podmínky ochrany krajinného rázu dohodnuté s orgánem ochrany přírody.

K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není zvláště chráněn podle části třetí zákona č. 114/1992 Sb., může orgán ochrany přírody zřídit obecně závazným právním předpisem přírodní park a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území.

Vyhodnocení:

	Název	Střet
Varianta 1`	Přírodní park Bobrava	Trať prochází PŘP - žkm cca 141,5-139,1 Trať tvoří hranici PŘP - žkm cca 134,8-136,3; 136,9-137,5
Varianta 1a`	Přírodní park Bobrava	
Varianta 3	Přírodní park Bobrava	
Varianta 5	Bez střetu	

1.5 ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je vymezován na základě zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (§ 3 odst.1a) a § 4). Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání.

Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- místní (lokální) – ve studii řešeny nebyly,
- regionální,
- nadregionální.

Vyhodnocení:

	Název	Funkční typ	Střet
Varianta 1` Varianta 1a`	Bučín – Střelický les	RBK	Trať prochází přes RBK v žkm cca 140,4 – 141,4
	Podkomorské lesy-Údolí Dyje	NRBK	NRBK prochází přes trať v žkm cca 130; v žkm cca 120 – 142,3 prochází ochrannou zónou NRBK
	Réna	RBC	Trať prochází přes RBC v žkm cca 127,8 – 130,7
	Tábor-Lidunka	RBK	Trať prochází přes RBK v žkm 124 – 124,9
Varianta 3	Bučín – Střelický les	RBK	Trať prochází přes RBK v žkm 140,4 – 141,4
	Podkomorské lesy-Údolí Dyje	NRBK	NRBK prochází přes trať v žkm cca 130; v žkm cca 120 – 142,3 prochází ochrannou zónou NRBK
	Réna	RBC	Trať prochází přes RBC v žkm cca 127,8 – 130,7
	Tábor-Lidunka	RBK	Trať prochází přes RBK v žkm 124 – 124,9

	Bohutický les-Lidunka	RBK	Trať prochází přes RBK v žkm 116,3 – 116,6
	Karlov-Litobratřice	RBK	Trať prochází přes RBK v žkm 101,9
	U Hrádku-Karlov	RBK	Trať prochází přes RBK v žkm cca 9,0
	Karlov	NRBC	Trať prochází přes NRBC v žkm cca 97, - 94 a 5,9 – 7,0 Nová trať v žkm cca 2,5 – 1,7
	Palice	RBC	Trať prochází přes RBK v žkm cca 21,0 – 21,6
	K161	NRBK	Trať prochází přes NRBK v žkm cca 119,6
	JM037	RBK	Stávající trať u Novosedel (pouze elektrizace)
	1535	RBC	Stávající trať u obce Sedlec (pouze elektrizace)
	K 159T	NRBK	Stávající trať u obce Sedlec (pouze elektrizace)
	2011	NRBC	Koridor stávající trati u obce Sedlec (pouze elektrizace)
	K 161N	NRBK	Přeložka stávající trati v úseku Boří les - Břeclav (rekonstrukce a elektrizace)
Varianta 5	Palice	RBC	Trať prochází přes RBK v žkm cca 21,0 – 21,6
	Karlov	NRBC	Trať prochází přes NRBC v žkm cca 5,9 – 7,0 Nová trať v žkm cca 46,5 – 47,0 a 45,0 – 46,0
	U Hrádku-Karlov	RBK	Trať prochází přes RBK v žkm cca 9,0
	K JM04T	NRBK	Nová trať v žkm cca 43,0
	Malá lada – Litobratřice	RBK	Nová trať prochází přes RBK v žkm cca 39,5
	Mohelno-K161	NRBK	Nová trať prochází přes NRBK v žkm cca 24,0
	Červené vrchy – Výhon	RBK	Nová trať prochází přes RBK v žkm cca 18,0
	K161	NRBK	Trať prochází přes NRBK v žkm cca 119,6
	JM037	RBK	Stávající trať u Novosedel (pouze elektrizace)
	1535	RBC	Stávající trať u obce Sedlec (pouze elektrizace)
	K 159T	NRBK	Stávající trať u obce Sedlec (pouze elektrizace)
	2011	NRBC	Koridor stávající trati u obce Sedlec (pouze elektrizace)
	K 161N	NRBK	Přeložka stávající trati v úseku Boří les - Břeclav (rekonstrukce a elektrizace)

1.6 PAMÁTNÉ STROMY

Podle § 46 zákona o ochraně přírody lze mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy. Památné stromy je zakázáno poškozovat, ničit a rušit v přirozeném vývoji; jejich ošetřování je prováděno se souhlasem orgánu, který ochranu vyhlásil. Je-li třeba památné stromy zabezpečit před škodlivými vlivy z okolí, vymezí pro ně orgán ochrany přírody, který je vyhlásil, ochranné pásmo, ve kterém lze stanovené činnosti a zásahy provádět jen s předchozím souhlasem orgánu ochrany přírody. Pokud tak neučiní, má každý strom základní ochranné pásmo ve tvaru kruhu o poloměru desetinásobku průměru kmene měřeného ve výši 130 cm nad zemí. V tomto pásmu není dovolena žádná pro památný strom škodlivá činnost, například výstavba, terénní úpravy, odvodňování, chemizace.

Vyhodnocení:

Všechny varianty bez střetu.

1.7 VODA

Ochrana vod je zajištěna dle zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon ve znění pozdějších předpisů.

Dalším dokumentem, který se týká ochrany vod, je Rámcová směrnice o vodách (RSV) 2000/60/ES Evropského parlamentu a Rady, ustanovuje rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky. Účelem této směrnice je stanovit rámec pro ochranu vnitrozemských povrchových vod, brakických, pobřežních a podzemních vod (vztahuje se tedy na veškeré vodstvo). Jejím cílem je pak především zabránit dalšímu zhoršování stavu a ochránit a zlepšit stav vodních ekosystémů (spolu se suchozemskými ekosystémy, na nich závislých) a vodního prostředí, podpořit udržitelné užívání vod, zajistit snižování znečišťování podzemních vod a přispět ke zmírnění účinku povodní a období sucha. Při přípravě, výstavbě a provozu je třeba postupovat v souladu s článkem 4.7. směrnice.

Záplavová území

Záplavová území jsou administrativně určená území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Jejich rozsah je povinen stanovit na návrh správce vodního toku vodoprávní úřad. Vodoprávní úřad může uložit správci vodního toku povinnost zpracovat a předložit takový návrh v souladu s plány hlavních povodí a s plány oblastí povodí.

Omezení v záplavových územích (dle vodního zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění, § 67)

(1) V aktivní zóně záplavových území se nesmí umísťovat, povolovat ani provádět stavby s výjimkou vodních děl, jimiž se upravuje vodní tok, převádějí povodňové průtoky, provádějí opatření na ochranu před povodněmi nebo která jinak souvisejí s vodním tokem nebo jimiž se zlepšují odtokové poměry, staveb pro jímání vod, odvádění odpadních vod a odvádění srážkových vod a dále nezbytných staveb dopravní a technické infrastruktury, zřizování konstrukcí chmelnic, jsou-li zřizovány v záplavovém území v katastrálních územích vymezených podle zákona č. 97/1996 Sb., o ochraně chmele, ve znění pozdějších předpisů, za podmínky, že současně budou provedena taková opatření, že bude minimalizován vliv na povodňové průtoky; to neplatí pro údržbu staveb a stavební úpravy, pokud nedojde ke zhoršení odtokových poměrů.

(2) V aktivní zóně je dále zakázáno:

- a) těžit nerosty a zeminu způsobem zhoršujícím odtok povrchových vod a provádět terénní úpravy zhoršující odtok povrchových vod,
- b) skladovat odplavitelný materiál, látky a předměty,
- c) zřizovat oplocení, živé ploty a jiné podobné překážky,
- d) zřizovat tábory, kempy a jiná dočasná ubytovací zařízení.

(3) Mimo aktivní zónu v záplavovém území může vodoprávní úřad stanovit opatřením obecné povahy omezující podmínky. Při změně podmínek je může stejným postupem změnit nebo zrušit. Takto se postupuje i v případě, není-li aktivní zóna stanovena.

Vyhodnocení:

	Vodní tok	Záplavové území	Střet
Varianta 1`	Bobrava	Q100, Qakt	Trať – žkm cca 140,9
	Jihlava	Q5, Q20, Q100, Qakt	Trať – žkm cca 130,4 Koridor – Ivančice-Oslavany
	Oslava	Q5, Q20, Q100, Qakt	Nová trať – žkm cca 6,5 Ivančice -Oslavany
Varianta 1a`	Bobrava	Q100, Qakt	Trať – žkm cca 140,9
	Jihlava	Q5, Q20, Q100, Qakt	Trať – žkm cca 130,4 Koridor – Ivančice
Varianta 3	Bobrava	Q100, Qakt	Trať – žkm cca 140,9
	Jihlava	Q5, Q20, Q100, Qakt	Trať – žkm cca 130,4 Koridor – Ivančice-Oslavany
	Jevišovka	Q100, Qakt	Nová trať – žkm cca 0,9-2,1 Koridor – žkm cca 93,7-94,5
	Oslava	Q5, Q20, Q100, Qakt	Nová trať – žkm cca 6,5 Ivančice -Oslavany
	Dyje/Jevišovka	Q5, Q20, Q100, Qakt	Trať – žkm cca 119,6
	Polní potok	Q5, Q20, Q100, Qakt	Úseky u obcí Dobré Pole a Březí (pouze elektrizace)
	Dyje	Q5, Q20, Q100, Qakt	Koridor a nová trasa u Břeclavi
Varianta 5	Jevišovka	Q100, Qakt	Nová trať – žkm cca 45,5-46,5
	Jihlava	Q5, Q20, Q100, Qakt	Nová trať – žkm cca 22,0-25,0
	Dyje/Jevišovka	Q5, Q20, Q100, Qakt	Trať – žkm cca 119,6
	Polní potok	Q5, Q20, Q100, Qakt	Úseky u obcí Dobré Pole a Březí (pouze elektrizace)
	Dyje	Q5, Q20, Q100, Qakt	Koridor a nová trasa u Břeclavi

Ochranná pásma vodních zdrojů

Ochranná pásma se dělí na ochranná pásma I. stupně, která slouží k ochraně vodního zdroje v bezprostředním okolí jímacího nebo odběrného zařízení, a ochranná pásma II. stupně, která slouží k ochraně vodního zdroje v územích stanovených vodoprávním úřadem tak, aby nedocházelo k ohrožení jeho vydatnosti, jakosti nebo zdravotní nezávadnosti.

Vyhodnocení:

	Název	Stupeň OPVZ	Číslo rozhodnutí	Střet
Varianta 1` Varianta 1a`	OPVZ Dolní Kounice Mělčany vrt HV4	II.	ŽP 6695/98-No	koridor – cca 60 m od trati, žkm cca 136
	Moravské Bránice podzemní zdroj	II.	VLHZ 735/88-H	trasa, žkm cca 130-132
Varianta 3	OPVZ Dolní Kounice Mělčany vrt HV4	II.	ŽP 6695/98-No	koridor – cca 60 m od trati, žkm cca 136
	Moravské Bránice podzemní zdroj	II.	VLHZ 735/88-H	trasa, žkm cca 130-132
	Poštorná Muna vrt HV1	II.	vod. 81/93-235/Han	Koridor trati u Poštorné (pouze elektrizace a rekonstrukce trati)
Varianta 5	Nová Ves trubní studny	II.	vod. 1743/02-231.2/Bi	nová trasa, žkm cca 24,7-26,0
	Poštorná Muna vrt HV1	II.	vod. 81/93-235/Han	Koridor trati u Poštorné (pouze elektrizace a rekonstrukce trati)

V dalších stupních projektové dokumentace zpracovat hydrogeologický průzkum. Zajištění vyjádření vodoprávního úřadu k zásahu do OPVZ II. stupně Nová Ves trubní studny.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV)

Chráněné oblasti přirozené akumulace vod jsou dle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon) definovány jako oblasti, které pro své přírodní podmínky tvoří významnou akumulaci vod.

Vyhodnocení:

Varianty 3 a 5 prochází v úseku ŽST Boří les – Břeclav CHOPAV Kvartér řeky Moravy. Ostatní varianty jsou bez střetu s CHOPAV.

Ochranné pásmo přírodních léčivých zdrojů

K ochraně zdroje před činnostmi, které mohou nepříznivě ovlivnit jeho chemické, fyzikální a mikrobiologické vlastnosti, jeho zdravotní nezávadnost, jakož i zásoby a vydatnost zdroje, stanoví ochranná pásma ministerstvo vyhláškou. Ochranné pásmo I. stupně se stanoví pro území zahrnující zpravidla okolí výstupu zdroje. Ochranné pásmo II. stupně se stanoví k ochraně zřidelní struktury zdroje, popřípadě infiltračního území zřidelní struktury zdroje nebo jeho části nebo infiltračního území zdroje nebo jeho části.

Vyhodnocení:

	Název	Střet
Varianta 1`	Bez střetu	
Varianta 1a`	Bez střetu	
Varianta 3	OP přírodních léčivých zdrojů II. st. Pasohlávky	stávající trasa v úseku Jevišovka – Březí
Varianta 5	OP přírodních léčivých zdrojů II. st. Pasohlávky	nová trasa, žkm cca 24,7-42,3 stávající trasa v úseku Jevišovka – Březí

V dalších stupních projektové dokumentace zpracovat hydrogeologický průzkum. Zajištění stanoviska Ministerstva zdravotnictví a vodoprávního úřadu k zásahu do OPPLZ II. stupně Pasohlávky.

1.8 Vliv na PŮDNÍ FOND

Zemědělský půdní fond

Z hlediska zásahů do pozemků zemědělského půdního fondu (převážně orná půda) představuje varianta 5 (cca 30 km nové trati).

Varianty 1[`], 1a[`] a 3 jsou převážně vedeny po stávající trati, v některých místech jsou navrženy lokální přeložky. Z tohoto důvodu představují z hlediska zásahu do zemědělského půdního fondu menší zásah oproti variantě 5.

Lesní půdní fond

Varianty 1[`], 1a[`], 3 jsou vedeny převážně po stávající železniční stopě v souvislé ploše zalesnění od Střelic do Bohutic, zásahy do lesních pozemků budou minimální, varianty zasahují do ochranného pásma lesa.

Varianta 5 bude představovat v nových úsecích zásahy do drobných lesních enkláv (nové úseky jsou vedeny převážně na pozemcích zemědělského půdního fondu).

1.9 PAMÁTKY A ARCHEOLOGIE

Pro tuto oblast platí ustanovení zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Památky

Na návrh ministerstva kultury vyhláší podle § 4 zákona č. 20/1987 Sb. vláda České republiky nařízením vybrané kulturní památky za národní kulturní památky. Podnět k podání návrhu na prohlášení kulturní památky za národní kulturní památku může podat každý ministerstvu kultury.

Pro ochranu nemovitých kulturních památek stanoví stát zákonem č. 20/1987 Sb. povinnosti zejména vlastníkům kulturních památek, ale i všem občanům a obyvatelům České republiky a institucím, které svou činností ovlivňují ochranu nemovitých kulturních památek. Základními pravidly pro ochranu nemovitých kulturních památek jsou ustanovení § 9, § 11 a zejména § 14 zákona č. 20/1987 Sb.

Každá nemovitá národní kulturní památka je zároveň nemovitou kulturní památkou. Ustanovení zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, stanovující ochranu nemovitých kulturních památek se proto vztahují i na nemovité národní kulturní památky.

Vyhodnocení:

Kulturní památky

	Název	Č. ÚSKP	Střet
Varianta 1 [`] Varianta 1a [`]	železniční most	29448/7-8088	stávající trasa, žkm cca 140,9
	Ivančický viadukt	11914/7-8762	koridor – cca 15 m od trati, žkm cca 130,5
Varianta 3	železniční most	29448/7-8088	stávající trasa, žkm cca 140,9
	Ivančický viadukt	11914/7-8762	koridor – cca 15 m od trati, žkm cca 130,5
	sýpka	105692	koridor – cca 20 m od trati, žkm cca 114,8
	železniční most zv. Červený	48980/7-8381	stávající trasa, žkm cca 24,6

	výklenková kaplička - poklona	30328/7-1780	koridor stávající trasy – cca 60 m (pouze elektrizace)
Varianta 5	železniční most zv. Červený	48980/7-8381	stávající trasa, žkm cca 24,6
	výklenková kaplička - poklona	30328/7-1780	koridor stávající trasy – cca 60 m (pouze elektrizace)

Památkově chráněná území

	Název	Č. ÚSKP	Střet
Varianta 1`	Bez střetu		
Varianta 1a`			
Varianta 3	ochranné pásmo pro historické jádro města Znojma	3283	koridor – cca 60 m od trati, žkm cca 24,9
	ochranné pásmo pro historické jádro města Mikulova	3274	Stávající trať u Mikulova (pouze elektrizace)
	krajinná památková zóna Lednicko – Valtický areál	2206	Stávající trať v úseku od Sedlece do ŽST Boří les (pouze elektrizace), od ŽST Boří les do Břeclavi (rekonstrukce a elektrizace)
Varianta 5	ochranné pásmo pro historické jádro města Znojma	3283	koridor – cca 60 m od trati, žkm cca 24,9
	ochranné pásmo pro historické jádro města Mikulova	3274	Stávající trať u Mikulova (pouze elektrizace)
	Krajinná památková zóna Lednicko – Valtický areál	2206	Stávající trať v úseku od Sedlece do ŽST Boří les (pouze elektrizace), od ŽST Boří les do Břeclavi (rekonstrukce a elektrizace)

Území s archeologickými nálezy

Z hlediska archeologického bylo území ČR rozčleněno na jednotlivé kategorie území s archeologickými nálezy (ÚAN), podle předpokládaného výskytu archeologických nálezů. V podstatě se za území s archeologickými nálezy (ÚAN) považuje území celé České republiky, kromě vytěžených míst (např. tam, kde byly lomy, povrchová těžba uhlí, pískovny) a vytěžených míst, následně rekultivovaných. Území se rozděluje do následujících kategorií:

UAN I - území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů.

UAN II - území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů je 51-100%.

UAN III - území, na němž dosud nebyl rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a prozatím tomu nenasvědčují žádné indicie, ale předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, a proto existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Jde o veškeré ostatní území státu mimo UAN I, II a IV.

UAN IV - území, na němž není reálná pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Jde o veškerá vytěžená území, kde byly odtěženy vrstvy a uloženy čtvrtohorního stáří.

Vyhodnocení:

	Název	Pořadové číslo SAS	Kategorie UAN	Střet
Varianta 1` Varianta 1a`	Na ostrých, v Babincích	24-34-07/1	I	Trať – žkm cca 140
	nad tunelem	24-34-07/2	I	Trať – žkm cca 139
	Slíny	24-34-12/4	I	Koridor – 60 m od trati, žkm cca 136,1
	Široké za dráhou	24-34-12/3	I	Trať – žkm cca 134,7
	Moravské Bránice	24-34-17/18	I	Koridor – 50 m od trati, žkm cca 132,3
	U Písařových	24-34-17/17	I	Trať – žkm cca 131
	Komořina	24-34-17/16	I	Trať – žkm cca 130,6
	Hradiště Réna	24-34-16/3	I	Koridor – 50 m od trati, žkm cca 129,1-130,0
	-	2701	II	Trať – Ivančice
	Hradiště Budkovice II	24-34-16/7	I	Koridor – 50 m od trati, žkm cca 125,8
	Pod Holým kopcem	24-34-16/8	I	Koridor – 30 m od trati, žkm cca 125,8
Varianta 3	Na ostrých, v Babincích	24-34-07/1	I	Trať – žkm cca 140
	nad tunelem	24-34-07/2	I	Trať – žkm cca 139
	Slíny	24-34-12/4	I	Koridor – 60 m od trati, žkm cca 136,1
	Široké za dráhou	24-34-12/3	I	Trať – žkm cca 134,7
	Moravské Bránice	24-34-17/18	I	Koridor – 50 m od trati, žkm cca 132,3
	U Písařových	24-34-17/17	I	Trať – žkm cca 131
	Komořina	24-34-17/16	I	Trať – žkm cca 130,6
	Hradiště Réna	24-34-16/3	I	Koridor – 50 m od trati, žkm cca 129,1-130,0
	-	2701	II	Trať – Ivančice
	Hradiště Budkovice II	24-34-16/7	I	Koridor – 50 m od trati, žkm cca 125,8
	Pod Holým kopcem	24-34-16/8	I	Koridor – 30 m od trati, žkm cca 125,8
	Leskoun	34-12-01/11	I	Koridor – 30 m od trati, žkm cca 117,9
	-	47	II	Trať – žkm cca 114,2-114,8
	Jelendy	34-12-01/12	I	Koridor – 20 m od trati, žkm cca 114,7

	Středověké a novověké jádro obce Suchohrdly	34-12-11/6	II	Koridor – 45 m od trati, žkm cca 108,4
	Intravilán obce	34-12-16/3	II	Koridor – 45 m od trati, žkm cca 104,5
	-	134	II	Trať – žkm cca 14,4
	Loydova cihelna	34-13-03/1	I	Koridor – 20 m od trati, žkm cca 16,1
	U dráhy, U tunelu	34-13-02/14	I	Trať – žkm cca 21,1-21-5
	Za železničním mostem	34-13-02/13	I	Trať – žkm cca 21,7
	Pískovna	34-13-02/11	I	Trať – žkm cca 22,3
	Suchohrdy – Hájek	34-11-22/5	I	Trať – žkm cca 23,0
	V Leskách	34-11-22/1	I	Trať – žkm cca 24,7
	Znojmo - Suchohrdejská	34-11-22/2	I	Trať – žkm cca 24,8
	Dolní čtvrtě (Na loukách) - ZSV Kelčín	34-23-17/3	I	Koridor stávající trati u Valtic (cca 30 m od trati) – pouze elektrizace
	Boří les	34-23-18/1	I	Koridor stávající trati nedaleko od ŽST Boří les (cca 60 m od trati) – pouze elektrizace
Varianta 5	-	134	II	Trať – žkm cca 14,4
	Loydova cihelna	34-13-03/1	I	Koridor – 20 m od trati, žkm cca 16,1
	U dráhy, U tunelu	34-13-02/14	I	Trať – žkm cca 21,1-21-5
	Za železničním mostem	34-13-02/13	I	Trať – žkm cca 21,7
	Pískovna	34-13-02/11	I	Trať – žkm cca 22,3
	Suchohrdy – Hájek	34-11-22/5	I	Trať – žkm cca 23,0
	V Leskách	34-11-22/1	I	Trať – žkm cca 24,7
	Znojmo - Suchohrdejská	34-11-22/2	I	Trať – žkm cca 24,8
	Studýnková	34-12-04/8	I	Koridor nové trati – žkm cca 22
	Dolní čtvrtě (Na loukách) - ZSV Kelčín	34-23-17/3	I	Koridor stávající trati u Valtic (cca 30 m od trati) – pouze elektrizace
	Boří les	34-23-18/1	I	Koridor stávající trati nedaleko od ŽST Boří les (cca 60 m od trati) – pouze elektrizace

1.10 PŘÍRODNÍ ZDROJE A PODDOLOVANÁ ÚZEMÍ

Ve smyslu zákona č. 44/1988 Sb., zákon o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon) se jedná o ložiska nerostných surovin, chráněná ložisková území, dobývací prostory a prognózní zdroje.

Ložisko nerostných surovin

	Název	ID	Subregistr	Střet
Varianta 1` Varianta 1a`	Bez střetu			
Varianta 3	Božice	3062900	B – výhradní ložisko	koridor – cca 60 m od trati, žkm cca 7,6 – 8,6
	Božice 2	3011500	B – výhradní ložisko	Nová trasa komunikace, žkm cca 7,6
	Křídlovky-U dráhy	5236800	D – ložisko nevyhrazeného nerostu	koridor – cca 5 m od trati, žkm cca 10,0
	Ložisko Valtrovice	5272400	D – ložisko nevyhrazeného nerostu	koridor – cca 25 m od trati, žkm cca 11,2 – 11,7
	Krhovice	3063001	D – ložisko nevyhrazeného nerostu	koridor – cca 25 m od trati, žkm cca 13,8 – 14,5
	Tasovice	3011100	B – výhradní ložisko	koridor – cca 25 m od trati, žkm cca 18,4 – 19,4
	Tasovice-Dyje	5259200	D – ložisko nevyhrazeného nerostu	Nová trasa komunikace, žkm cca 17,4
	Hrušovany nad Jevišovkou	3015600	D – ložisko nevyhrazeného nerostu	Koridor – cca 65 m od trati, žkm cca 123,3 Koridor – cca 100 m od trati, žkm cca 121,4
	Mikulov na Moravě	3270100	B – výhradní ložisko	Stávající trať v úseku Březí - Mikulov (pouze elektrizace)
	Lednice 12 (Valtice)	3261700	B – výhradní ložisko	Koridor stávající trati v úseku Valtice – Boří Les (pouze elektrizace)
	Valtice-Valticko	3087500	D – ložisko nevyhrazeného nerostu	Stávající trať v úseku ŽST Boří les (elektrizace a rekonstrukce)
Varianta 5	Božice	3062900	B – výhradní ložisko	koridor – cca 60 m od trati, žkm cca 7,6 – 8,6
	Božice 2	3011500	B – výhradní ložisko	Nová trasa komunikace, žkm cca 7,6
	Křídlovky-U dráhy	5236800	D – ložisko nevyhrazeného nerostu	koridor – cca 5 m od trati, žkm cca 10,0
	Ložisko Valtrovice	5272400	D – ložisko nevyhrazeného nerostu	koridor – cca 25 m od trati, žkm cca 11,2 – 11,7

	Krhovice	3063001	D – ložisko nevyhrazeného nerostu	koridor – cca 25 m od trati, žkm cca 13,8 – 14,5
	Tasovice	3011100	B – výhradní ložisko	koridor – cca 25 m od trati, žkm cca 18,4 – 19,4
	Tasovice-Dyje	5259200	D – ložisko nevyhrazeného nerostu	Nová trasa komunikace, žkm cca 17,4
	Pohořelice-Smolín 3	5235800	D – ložisko nevyhrazeného nerostu	nová trať - žkm cca 21
	Smolín-Žabčice	3262400	B – výhradní ložisko	nová trať - žkm cca 20,5
	Smolín-Žabčice	3262401	D – ložisko nevyhrazeného nerostu	nová trať - žkm cca 20,5
	Hrušovany u Brna	3010900	B – výhradní ložisko	nová trať - žkm cca 19,0 - 20,0; žkm cca 18,0
	Hrušovany u Brna-Protlas	3262600	B – výhradní ložisko	koridor – cca 15 m od nové trati, žkm cca 17,5
	Ledce-Hrušovany u Brna	3220300	B – výhradní ložisko	nová trať - žkm cca 17,0
	Hrušovany nad Jevišovkou	3015600	D – ložisko nevyhrazeného nerostu	Koridor – cca 65 m od trati, žkm cca 123,3 Koridor – cca 100 m od trati, žkm cca 121,4
	Mikulov na Moravě	3270100	B – výhradní ložisko	Stávající trať v úseku Březí - Mikulov (pouze elektrizace)
	Lednice 12 (Valtice)	3261700	B – výhradní ložisko	Koridor stávající trati v úseku Valtice – Boří Les (pouze elektrizace)
	Valtice-Valticko	3087500	D – ložisko nevyhrazeného nerostu	Stávající trať v úseku ŽST Boří les (elektrizace a rekonstrukce)

V další fázi projektových příprav předjednat odpis výhradního ložiska a zajištění stanoviska s obvodním báňským úřadem a územním orgánem ministerstva životního prostředí, ve spolupráci s ministerstvem průmyslu a obchodu.

Chráněné ložiskové území

	Název	ID	Střet
Varianta 1` Varianta 1a`	Bez střetu		
Varianta 3	Borotice nad Jevišovkou	20080000	koridor – cca 95 m od trati, žkm cca 13,3
	Tasovice	01110000	koridor – cca 70 m od trati, žkm cca 18,4 – 19,4

Varianta 5	Dolní Dunajovice I. - PZP	40019000	Březí – stávající trasa (pouze elektrizace)
	Valtice I.	17077200	Stávající trasa v úseku Valtice – Boří les (pouze elektrizace)
	Tasovice	01110000	koridor – cca 70 m od trati, žkm cca 18,4 – 19,4
	Borotice nad Jevišovkou	20080000	koridor – cca 95 m od trati, žkm cca 13,3
	Smolín	26240000	nová trať - žkm cca 20,5
	Žabčice	01090102	nová trať - žkm cca 19,0 - 20,5
	Hrušovany u Brna	26260000	nová trať - žkm cca 17,0
	Ledce u Židlochovic	22030002	nová trať - žkm cca 17,0
	Dolní Dunajovice I. - PZP	40019000	Březí – stávající trasa (pouze elektrizace)
	Valtice I.	17077200	Stávající trasa v úseku Valtice – Boří les (pouze elektrizace)

V CHLÚ lze zřizovat stavby a zařízení nesouvisející s dobýváním výhradního ložiska jen na základě závazného stanoviska orgánu kraje v přenesené působnosti. Orgán kraje může vydat souhlas s realizací stavby a zařízení po projednání s obvodním báňským úřadem (OBU), pokud nebude ztíženo nebo znemožněno dobývání výhradního ložiska nebo u staveb ve zvlášť odůvodněných případech (§19 h.z.).

Dobývací prostor

	Název	Nerost	Střet
Varianta 1` Varianta 1a`	Bez střetu		
Varianta 3	Tasovice I	štěrkopisek	koridor – cca 80 m od trati, žkm cca 18,4 – 18,9
	Hrádek u Znojma	štěrkopisek	koridor – cca 10 m od trati, žkm cca 8,8 – 9,8 + nová trasa přeložky polní cesty
Varianta 5	Tasovice I	štěrkopisek	koridor – cca 80 m od trati, žkm cca 18,4 – 18,9
	Hrádek u Znojma	štěrkopisek	koridor – cca 10 m od trati, žkm cca 8,8 – 9,8 + nová trasa přeložky polní cesty
	Žabčice	živcová surovina	nová trať - žkm cca 19,0 - 20,5
	Hrušovany I	štěrkopisek	nová trať - žkm cca 18,0 – 19,0
	Hrušovany u Brna	štěrkopisek	nová trať - žkm cca 17,5 – 18,0

Chráněné území pro zvláštní zásahy do zemské kůry (CHÚZZK)

Varianty 3 a 5 prochází u Březí CHÚZZK Dolní Dunajovice 1-PZP (pouze elektrizace trati). Ostatní varianty jsou bez střetu.

1.11 HLUK A VIBRACE

Problematiku hluku a vibrací řeší zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcí vyhláška nařízení vlády č. 272/2011 Sb. dle platných limitů se navrhuje protihluková a antivibrační opatření (protihlukové stěny, antivibrační rohože apod.). Protihlukové stěny se navrhuje v místech, kde trať sousedí s obytnou zástavbou a je předpoklad zasažení obyvatel nadlimitním hlukem z provozu železnice. Protihluková opatření se týkají stávající obytné zástavby. Podrobný návrh protihlukových opatření bude proveden na základě hlukové studie, která bude zpracována v dalším stupni dokumentace pro vybranou variantu.

Hluk z výstavby

Stavební práce a doprovodná činnost související se stavbou budou prováděny v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb. v platném znění tak, aby byly dodrženy hladiny hluku předepsané tímto nařízením. Kdyby přesto bylo měřením při stavbě zjištěno překročení povolené hranice hlučnosti, zajistí zhotovitel ochranná opatření (protihlukové izolace apod.). Výše uvedené vlivy budou vázány pouze na období výstavby, proto je lze hodnotit jako časově omezené.

Hluk z provozu

Varianta 1`	Úsek
	<p><i>Střelice – Ivančice – Suchohrdly u Miroslavi</i></p> <p>Jedná se převážně o stávající železniční trať. V tomto úseku je možno požádat KHS o vyjádření, zda bude přiznána stará hluková zátěž a hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž (pro denní dobu 70 dB a noční dobu 65 dB). Zda bude potřeba návrh protihlukových opatření v období provozu a zda bude dodržen hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž podél stávající železniční trati u nejbližší obytné zástavby vyplne z výsledků hlukové studie v dalším stupni přípravných prací.</p> <p><i>Ivančice – Oslavany</i></p> <p>Jedná se o novostavbu železniční trati. V tomto úseku nemůže být použit hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž, bude uvažováno s hygienickým limitem (pro denní dobu 60 dB a noční dobu 55 dB v ochranném pásmu dráhy, pro denní dobu 55 dB a noční dobu 50 dB mimo ochranné pásmo dráhy). Zda bude dodržen hygienický limit u této novostavby železniční trati u nejbližší obytné zástavby a zda bude potřeba návrh protihlukových opatření v období provozu vyplne z výsledků hlukové studie v dalším stupni přípravných prací.</p>
Varianta 1a`	<p><i>Střelice – Ivančice – Suchohrdly u Miroslavi</i></p> <p>Jedná se převážně o stávající železniční trať. V tomto úseku je možno požádat KHS o vyjádření, zda bude přiznána stará hluková zátěž a hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž (pro denní dobu 70 dB a noční dobu 65 dB). Zda bude potřeba návrh protihlukových opatření v období provozu a zda bude dodržen hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž podél stávající železniční trati u nejbližší obytné zástavby vyplne z výsledků hlukové studie v dalším stupni přípravných prací.</p>
Varianta 3	<p><i>Střelice – Hrušovany n. Jevišovkou -Znojmo – Novosedly</i></p> <p>Jedná se převážně o stávající železniční trať. V tomto úseku je možno požádat KHS o vyjádření, zda bude přiznána stará hluková zátěž a hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž (pro denní dobu 70 dB a noční dobu 65 dB). Zda bude potřeba návrh protihlukových opatření v období provozu a zda bude</p>

	<p>dodržení hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž podél stávající železniční trati u nejbližší obytné zastavby vyplýne z výsledků hlukové studie v dalším stupni přípravných prací.</p> <p><i>Ivančice – Oslavany</i></p> <p>Jedná se o novostavbu železniční trati. V tomto úseku nemůže být použit hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž, bude uvažováno s hygienickým limitem (pro denní dobu 60 dB a noční dobu 55 dB v ochranném pásmu dráhy, pro denní dobu 55 dB a noční dobu 50 dB mimo ochranné pásmo dráhy). Zda bude dodržení hygienický limit u této novostavby železniční trati u nejbližší obytné zastavby a zda bude potřeba návrh protihlukových opatření v období provozu vyplýne z výsledků hlukové studie v dalším stupni přípravných prací.</p>
Varianta 5	<p><i>Střelice – Hrušovany n. Jevišovkou – Znojmo – Novosedly</i></p> <p>Jedná se převážně o stávající železniční trať. V tomto úseku je možno požádat KHS o vyjádření, zda bude přiznána stará hluková zátěž a hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž (pro denní dobu 70 dB a noční dobu 65 dB). Zda bude potřeba návrh protihlukových opatření v období provozu a zda bude dodržení hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž podél stávající železniční trati u nejbližší obytné zastavby vyplýne z výsledků hlukové studie v dalším stupni přípravných prací.</p> <p><i>Hrušovany n. Jevišovkou – Pohořelice</i></p> <p>Jedná se o novostavbu železniční trati. V tomto úseku nemůže být použit hygienický limit s korekcí pro starou hlukovou zátěž, bude uvažováno s hygienickým limitem (pro denní dobu 60 dB a noční dobu 55 dB v ochranném pásmu dráhy, pro denní dobu 55 dB a noční dobu 50 dB mimo ochranné pásmo dráhy). Zda bude dodržení hygienický limit u této novostavby železniční trati u nejbližší obytné zastavby a zda bude potřeba návrh protihlukových opatření v období provozu vyplýne z výsledků hlukové studie v dalším stupni přípravných prací.</p>

1.12 SHRNUÍ STŘETŮ

Var	Střety	Míra střetu
1'	Ochrana přírody	
	EVL Krumlovský les	Stávající trasa tvoří hranici EVL
	Přírodní park Bobrava	Přímý střet stávající trasy
	Ochrana vod	
	OPVZ Moravské Bránice podzemní zdroj, II. st.	Přímý střet stávající trasy
1a'	Ochrana přírody	
	EVL Krumlovský les	Stávající trasa tvoří hranici EVL
	Přírodní park Bobrava	Přímý střet stávající trasy
	Ochrana vod	
	OPVZ Moravské Bránice podzemní zdroj, II. st.	Přímý střet stávající trasy
3	Ochrana přírody	
	EVL Krumlovský les	Stávající trasa tvoří hranici EVL
	EVL Jevišovka	Přímý střet nové trasy
	EVL Soutok - Podluží	Přímý střet přeložky trasy
	Ptačí oblast Pálava	Přímý střet stávající trasy (elektrizace)
	Ptačí oblast Soutok - Tvrdnicko	Změna trasování stávající trasy (opt. a ele.)
	CHKO Pálava	Přímý střet stávající trasy (elektrizace)
	Zákonné ochranné pásmo PR Karlov	Přímý střet stávající trasy
	Zák. OP NPR Lednické ryb. a NPR Slanisko u Nesytu	Přímý střet stávající trasy (elektrizace)
	Přírodní park Bobrava	Přímý střet stávající trasy
	Ochrana vod	
	OPVZ Moravské Bránice podzemní zdroj, II. st.	Přímý střet stávající trasy
	OP přírodních léčivých zdrojů II. st. Pasohlávky	Přímý střet stávající trasy (elektrizace)
	CHOPAV Kvartér řeky Moravy	Změna trasování stávající trasy (opt. a ele.)
	Ochrana památek	
	krajinná památková zóna Lednicko – Valtický areál	Přímý střet stávající trati (elektrizace), přímý střet přeložky trasy (opt. a ele.)
	ochranné pásmo pro histor. jádro města Mikulova	Přímý střet stávající trasy (elektrizace)
	Přírodní zdroje	
	Ložisko Božice 2	Přímý střet nové komunikace
	Ložisko Tasovice - Dyje	Přímý střet nové komunikace
5	Ložisko Mikulov na Moravě	Přímý střet stávající trasy (elektrizace)
	Ložisko Valtice-Valticko	Přímý střet stávající trasy (elektrizace)
	CHLÚ Dolní Dunajovice I. - PZP	Přímý střet stávající trasy (elektrizace)
	CHLÚ Valtice I.	Přímý střet stávající trasy (elektrizace)
	Ochrana přírody	
	EVL Jevišovka	Přímý střet nové trasy
	EVL Soutok - Podluží	Přímý střet přeložky trasy
	Ptačí oblast Pálava	Přímý střet stávající trasy (elektrizace)
	Ptačí oblast Soutok - Tvrdnicko	Změna trasování stávající trasy (opt. a ele.)
	CHKO Pálava	Přímý střet stávající trasy (elektrizace)
	PP Troskotovický dolní rybník + ochr. pásmo	Přímý střet nové trasy
	Zákonné ochranné pásmo PR Karlov	Přímý střet stávající trasy
	Zák. OP NPR Lednické ryb. a NPR Slanisko u Nesytu	Přímý střet stávající trasy (elektrizace)
	Ochrana vod	
	OPVZ Nová Ves trubní studny, II. st.	Přímý střet nové trasy
	OP přírodních léčivých zdrojů II. st. Pasohlávky	Přímý střet nové trasy, přímý střet stávající trasy (elektrizace)
	CHOPAV Kvartér řeky Moravy	Změna trasování stávající trasy (opt. a ele.)
	Ochrana památek	

Var	Střety	Míra střetu
	krajinná památková zóna Lednicko – Valtický areál	Přímý střet stávající trati (elektrizace), přímý střet přeložky trasy (opt. a ele.)
	ochranné pásmo pro histor. jádro města Mikulova	Přímý střet stávající trasy (elektrizace)
	Přírodní zdroje	
	Ložisko Božice 2	Přímý střet nové komunikace
	Ložisko Tasovice - Dyje	Přímý střet nové komunikace
	Ložisko Pohořelice-Smolín 3	Přímý střet nové trasy
	Ložisko Smolín-Žabčice	Přímý střet nové trasy
	Ložisko Smolín-Žabčice	Přímý střet nové trasy
	Ložisko Hrušovany u Brna	Přímý střet nové trasy
	Ložisko Ledce-Hrušovany u Brna	Přímý střet nové trasy
	Ložisko Mikulov na Moravě	Přímý střet stávající trasy (elektrizace)
	Ložisko Valtice-Valticko	Přímý střet stávající trasy (elektrizace)
	CHLÚ Smolín	Přímý střet nové trasy
	CHLÚ Žabčice	Přímý střet nové trasy
	CHLÚ Hrušovany u Brna	Přímý střet nové trasy
	CHLÚ Ledce u Židlochovic	Přímý střet nové trasy
	CHLÚ Dolní Dunajovice I. - PZP	Přímý střet stávající trasy (elektrizace)
	CHLÚ Valtice I.	Přímý střet stávající trasy (elektrizace)
	Dobývací prostor Žabčice	Přímý střet nové trasy
	Dobývací prostor Hrušovany I	Přímý střet nové trasy
	Dobývací prostor Hrušovany u Brna	Přímý střet nové trasy

1.13 DOPORUČENÍ PRO DALŠÍ STUPNĚ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

Zpracovat Biologické hodnocení

V dalších stupních dokumentace je třeba zpracovat biologické hodnocení dle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů a to s ohledem na aktuální stav a zvolenou variantu.

Provést dendrologický průzkum

Průzkum zmapuje zeleň v území, které bude dotčeno stavbou. Bude sloužit jako podklad pro stanovení rozsahu kácení zeleně a dále pro stanovení výše ekologické újmy za tuto pokácenou zeleň. Jako kompenzace budou provedeny náhradní výsadby, které budou dány v rozhodnutích o povolení kácení dřevin. Největší újmou je kácení vzrostlých dřevin především těch, které jsou zapojeny do městské zeleně. Je třeba při navrhování vedení tras např. kabelů se těmito dřevinami vyhýbat.

Zpracovat posouzení vlivu záměru na krajinný ráz

V dalších stupních projektové dokumentace je třeba zpracovat posouzení záměru na krajinný ráz dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb.

Zpracovat hlukovou studii včetně měření hluku

Jako podklad pro zpracování hlukové studie je nutné provést měření hluku ve stávajícím stavu. Na základě těchto měření, stávajících a předpokládaných intenzit dopravy bude zpracována hluková studie. Ta zhodnotí, porovná situaci a navrhne protihluková opatření tak, aby byly dodrženy příslušné hygienické limity dle aktuálně platných předpisů.

Zpracovat studii vibrací a provést měření vibrací

Na základě měření vibrací v nejvíce ohrožených objektech budou případně navržena antivibrační opatření – instalace antivibračních rohoží do konstrukce železničního svršku v místech, kde by měření doložilo překročení limitů, případně v dalších rizikových místech.

Zpracovat rozptylovou studii

Studii je potřebné zpracovat především pro období výstavby, kdy bude ovzduší v blízkosti obydlí území zatíženo prachem z výstavby a imisemi stavebních strojů a dopravy.

Hydrogeologické posouzení

Provést hydrogeologické posouzení vlivu stavby na podzemní vody, především v oblastech, kde dojde k zásahům do větších hloubek – zakládání staveb pod hladinou podzemní vody, tunely.

Pedologický průzkum

Jako podklad pro zpracování hodnocení vlivu stavby na zemědělský půdní fond je nutné zpracovat pedologický průzkum, v němž bude stanoveno současné využití zabíraných pozemků a kvalita a mocnost případně skrývané humózní vrstvy. Tento průzkum bude sloužit jako podklad pro odnětí zabíraných zemědělských pozemků.

Lesní pozemky

Pro odnětí pozemků z PUPFL je nutné zpracovat odborný posudek, zahrnující: výpočet poplatku za dočasné odnětí pozemků, komplexní výpočet náhrad škod na lesních porostech a předpoklad zvýšených provozních nákladů podle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů a podle vyhlášky č. 77/1996 Sb., o náležitostech žádosti o odnětí nebo omezení a podrobnostech o ochraně PUPFL.

1.14 ZMÍRŇOVÁNÍ ZMĚNY KLIMATU VERSUS ADAPTACE NA ZMĚNU KLIMATU

1.14.1 Metodika

Klimatickou změnou se rozumí „... *veškeré dlouhodobé změny včetně přirozené variability klimatu a změn způsobených lidskou činností...*“, jak definuje „Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách České republiky“. V případě, že je předmětem posouzení na potenciální změnu klimatu záměr na úseku železniční dopravy, lze uvažovat o možných změnách klimatu antropogenního charakteru. S tím souvisí pojmy jako je mitigace a adaptace záměru na změnu klimatu. Tedy zda záměr přispívá k zmírňování změny klimatu nebo zda je adaptován na změnu klimatu.

Rozsah působení antropogenních nebo přirozených faktorů na klima je spojen s radičním působením na celý klimatický systém, kdy jde o jejich vliv na radiční bilanci na horní hranici atmosféry. Hlavními antropogenními faktory působícími na klima jsou zejména skleníkové plyny a aerosoly, ale také změny ve využití povrchů, v nadnesené podobě jde o využití území dané např. landuse. Charakter povrchů, nebo chceme-li využití území, totiž ovlivňuje tepelné působení povrchů na své okolí ve smyslu absorpce nebo vyzařování tepla.

Na základě detailního poznání budoucího záměru, analýzy dostupných podkladů zabývajících se klimatickými změnami a analýzou dotčeného území, která popisuje jednotlivá témata vstupující do hodnocení klimatických změn, lze predikovat vliv jednotlivých variant na klimatické změny, avšak pouze v rozsahu stávajícího odborného poznání dané problematiky.

Hodnocení záměru na klimatické změny je provedenou dvoustupňově. Nejprve je provedeno zhodnocení záměru vůči hlavním strategickým dokumentacím zpracovaných pro dané téma, tedy Politika ochrany klimatu v ČR, Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, Národní akční plán adaptace na změnu klimatu a jejich hlavním cílům a prioritám. Požadavek na zohlednění

strategických dokumentů při hodnocení záměrů na životní prostředí vyplývá z metodického výkladu MŽP č.j. MŽP/2017/710/1985 ze dne 20.10.2017. Hodnocení je provedeno verbálně.

Druhou úrovní hodnocení je konkrétnější odhad vlivů z pohledu pravděpodobnosti výskytu nebezpečí, které mohou záměr ovlivnit. Dále hodnocení závažnosti dopadů a následně hodnocení rizik. Postup hodnocení vychází z doporučení Ministerstva dopravy „Zmírňování změny klimatu a přizpůsobení se této změně a odolnost vůči katastrofám“, 2017.

Hodnocení pravděpodobnosti se zabývá tím, jak velká je pravděpodobnost, že se stanovené nebezpečí související se změnou klimatu vyskytne ve stanoveném časovém rámci, např. za dobu životnosti projektu.

Tabulka 2 – Hodnocení pravděpodobnosti výskytu nebezpečí

1	2	3	4	5
Zřídka (vzácné)	Nepravděpodobné	Možné	Pravděpodobné	Téměř jisté
Výskyt události je velmi nepravděpodobný	Vzhledem k současné praxi a postupům je výskyt této události nepravděpodobný	K události došlo v podobné zemi / za podobných podmínek	Výskyt události je pravděpodobný	Výskyt události je velmi pravděpodobný, zřejmě i opakovaně
Nebo				
5% pravděpodobnost výskytu	20% pravděpodobnost výskytu	50% pravděpodobnost výskytu	80% pravděpodobnost výskytu	95% pravděpodobnost výskytu

Hodnocení závažnosti dopadů se zabývá tím, co by se stalo, kdyby daná negativní událost nastala, tedy jaké by byly její důsledky. Ty by se měly hodnotit s použitím stupnice závažnosti negativního vlivu každého rizika.

Tabulka 3 – Hodnocení závažnosti dopadů

1	2	3	4	5
Nevýznamná	Nízká	Střední	Významná	Katastrofální
Minimální dopad, který lze zmírnit běžnými činnostmi	Událost, která ovlivňuje běžné fungování projektu a má za následek lokální důsledky dočasné povahy	Závažná událost, jejíž zvládnutí vyžaduje další opatření a vede k středně vážným důsledkům	Krizová událost, která vyžaduje výjimečná opatření a má významné rozsáhlé nebo dlouhodobé důsledky	Katastrofa, která může potenciálně zapříčinit tak významnou škodu a rozsáhlé dlouhodobé důsledky, že by vyřadila dané zařízení nebo síť z provozu nebo způsobila jejich kolaps

Hodnocení rizika vychází z výsledků hodnocení pravděpodobnosti a závažnosti dopadů a jedná se o kombinaci obou dvou faktorů, na základě kterých je následně určen stupeň významnosti každého potenciálního rizika. Hodnocení rizik je zpracováno formou matice, s jejíž pomocí se vyhodnotí ta nejvýznamnější a ta, u nichž je zapotřebí další akce ve formě adaptačních opatření.

Tabulka 4 – Hodnocení rizik

	Pravděpodobnost	Zřídka	Nepravděpodobné	Možné	Pravděpodobné	Téměř jisté
--	-----------------	--------	-----------------	-------	---------------	-------------

Závažnost		1	2	3	4	5
Nevýznamná	1	1	2	3	4	5
Nízká	2	2	4	6	8	10
Střední	3	3	6	9	12	15
Významná	4	4	8	12	16	20
Katastrofální	5	5	10	15	20	25

1 – 3	Zanedbatelné riziko
4 – 6	Nízké riziko
7 – 10	Střední riziko
11 – 16	Vysoké riziko
17 - 25	Kritické riziko

Na základě výše popsané metodiky a analýzy území zabývající se klimatologií, ovzduším, hydrologií, suchem a nedostatkem vody, povodněmi, erozí, svahovými nestabilitami a využitím území, lze vybrat relevantní témata pro hodnocení možných nebezpečí souvisejících se změnou klimatu. Ta vycházejí z dokumentace „JASPER Guidance note – The basic of climate change adaptation vulnerability and risk assessment“, některá doporučení je však nutné uzpůsobit podmínkám ČR, potažmo dotčeného území a posuzovaného záměru. Klimatologické faktory jsou uvedeny v tabulce níže, jde o: *rostoucí průměrná teplota vzduchu, výskyt extrémních teplot, změny v průměrném množství dešťových srážek, změny v extrémním množství dešťových srážek, průměrná rychlost větru, kvalita vzduchu, sucho a nedostatek vody, povodně, půdní eroze, nestabilita půdy a sesuvy, mrazy, škody vlivem mrznutí a tání.*

1.14.2 Výsledky posouzení

Záměr představuje celkem čtyři varianty železničního spojení Brno – Znojmo (1', 1a', 3 a 5). Za nulovou variantu lze považovat zachování současného stavu, kdy bude železniční trať pouze udržována v provozu formou dílčích rekonstrukcí, které budou prodlužovat její životnost. Z popisu uvažovaných variant vyplývá, že aktivní alternativy železničního spojení představují kombinaci optimalizací, modernizací či elektrifikací stávajících železničních tratí, které jsou u některých variant doplněny úseky novostaveb.

Dotčené území mezi Brnem a Znojmem, kterým procházejí varianty č. 1' – 5 náleží do teplých klimatických oblastí T2 a T4. Oblast jižně od Brna lze považovat za jednu z nejteplejších oblastí ČR.

1.14.2.1 Posouzení vůči koncepčním dokumentům

Lze konstatovat, že záměr a jeho jednotlivé varianty nejsou v rozporu s republikovými koncepcemi zabývajícími se ochranou klimatu (Politika ochrany klimatu v ČR, Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR, Národní akční plán adaptace na změnu klimatu), jejich cíli a prioritami.

Záměr může nepřímě přispívat k naplnění priorit a cílů koncepce, a to tím, že vytváří alternativu vůči silniční dopravě, která je jedním z hlavních znečišťovatelů ovzduší. Modernizací celé železniční sítě dojde k zlepšení přepravních podmínek na tratích, zejména potom ke zkrácení doby jízdy, zlepšení spolehlivosti dopravní cesty, prodloužení životnosti stávajících tratí, zlepšení komfortu cestování s využitím moderních vlakových souprav disponujících novými technologiemi, využití dopravní cesty pro nákladní dopravu, posílení hromadné dopravy na úkor dopravy individuální apod. Tyto kroky proto mohou přispívat k posílení konkurenceschopnosti drážní dopravy před dopravou silniční.

1.14.2.2 Posouzení vůči klimatologickým faktorům

Jednotlivé kategorie rizika jsou okomentovány v tabulce níže. Způsob provedení hodnocení je zpracován na základě znalosti záměru v podrobnosti studie proveditelnosti. V navazujících projektových stupních, popř. v rámci procesu EIA, by bylo vhodné provést podrobné vyhodnocení vůči klimatickým změnám. Posouzení je uvedeno v tabulce níže.

V rámci tohoto rámcového posouzení nebylo shledáno, že by varianty záměru mohly nějak významně přispívat ke změně klimatu ve smyslu jeho negativního ovlivnění, resp. zintenzivnění probíhajících klimatických změn. Jak bylo konstatováno výše, tak lze v modernizaci a rozvoji železniční infrastruktury spatřovat spíše pozitiva, která mohou přispět k zlepšení kvality ovzduší, neboť železniční doprava není tak intenzivním producentem emisí jako doprava silniční. Elektrifikace tratí současně umožní nasazení širšího spektra vlakových souprav, což může napomoci i k snížení emisí produkovaných železniční dopravou, resp. motorovými vlakovými soupravami. Záměr tedy může přispívat k zmírňování změny klimatu snižováním emisí v ovzduší (mitigace).

Z pohledu adaptace záměru na probíhající změny klimatu lze v podrobnosti studie záměr posoudit jen obecně, neboť stupeň jeho projektové připravenosti není na potřebné úrovni. Známá je pouze představa o průběhu záměru územím, který bude pravděpodobně následně rozdělen na dílčí stavby. Aby bylo možné záměr považovat za adaptovaný, tak je nutné, aby byla v navazující projektové přípravě zohledněna problematika povodní, eroze, sesuvů, kácení dřevin či bezpečné převedení vodních toků přes tělesa tratí, a to ve smyslu minimalizace či vyloučení vzájemných potenciálních kolizí. U těchto jmenovaných klimatologických faktorů byla identifikována určitá rizika, která by mohla mít nějaký dopad na místní klimatologickou situaci. Nicméně zjištěná rizika byla vyhodnocena pouze jako nízká až střední s lokálním dopadem a mohou být technickým řešením budoucí stavby dále snížena.

Provedeným hodnocením nebyly zjištěny významné rozdíly mezi jednotlivými variantami, neboť cíl a smysl modernizace železniční sítě je podobný. V konkrétním detailu se potom mohou některé varianty mezi sebou lišit v rozsahu a způsobu zásahů do záplavových území, způsobem průchodu přes erozně ohrožené svahy, způsobem křížení vodních toků, rozsahem kácení dřevin nebo efektivitou dopravního spojení. Varianty, které jsou v modernizovaných úsecích nebo v úsecích novostaveb kratší, budou potom logicky méně náročné na území z hlediska prostorových nároků a četnost potenciálních střetů tak může být nižší. U kratších variant lze pak spatřovat nevýhodu v tom, že neprovedením modernizace železničního spojení v některých městech či obcích nebude podpořena drážní doprava jakožto šetrnější forma dopravy ve vztahu ke kvalitě ovzduší. Obdobně lze nahlížet na variantu nulovou, která počítá pouze s prodloužením životnosti současných železničních tratí. V tomto případě nedojde ke zkrácení časů jízdy v takovém rozsahu, jako u variant aktivních, poptávka po železniční dopravě proto nemusí být tak vysoká.

Obecně lze konstatovat, že ve vztahu ke změně klimatu lze za nejvhodnější považovat takovou variantu, která bude nejméně kolizní s charakteristikami uvedenými v tabulce níže (toto bude možné přesně posoudit až v podrobnější projektové přípravě záměru) a současně bude mít největší přínos z hlediska podpory železniční a hromadné dopravy.

Tabulka 5 – Přehled hodnocení variant záměru

Riziko	Obecný popis rizika	Varianty záměru – výsledné riziko vůči změně klimatu (1-25)				Hodnocení
		1	1a	3	5	
Rostoucí průměrná teplota vzduchu	Průběžný nárůst průměrných teplot.	6	6	6	6	<p><i>Pravděpodobnost rizika je hodnocena pro všechny varianty záměru jako možná, významnost dopadu jako nízká. Výsledné riziko je proto hodnoceno jako nízké.</i></p> <p>Není předpokládáno, že by záměr sám o sobě zvyšoval průměrné teploty vzduchu, nicméně v rámci jeho realizace dojde ke kácení dřevin, a to jak na stávajících drážních tělesech, tak v trase nově budovaných úsecích. V místech, kde dojde k plošnému smýcení vegetace pravděpodobně vzroste průměrná teplota vzduchu v okolí záměru, zejména potom při zemském povrchu, neboť zde bude absorpce slunečního záření odlišná oproti stavu s vegetačním krytem. Tato situace bude ve smýcených prostorech panovat do opětovného zaruštění náletem nebo zůstane neměnná, budou-li tratě řádně udržovány a nálety pravidelně myčeny. Plošné smýcení dřevin v otevřených krajinných prostorech, nikoliv průsecích, způsobí absenci zastínění, kterou dřeviny přirozeně způsobují, což se posléze také může promítnout do nárůstu průměrných teplot v blízkosti záměru.</p>
Výskyt extrémních teplot	Změny ve frekvenci a intenzitě období s vysokými teplotami, včetně vln veder (období s extrémně vysokými nejvyššími a nejnižšími teplotami).	1	1	1	1	<p><i>Pravděpodobnost rizika je hodnocena pro všechny varianty záměru jako zřídka, významnost dopadu jako nevýznamná. Výsledné riziko je proto hodnoceno jako zanedbatelné.</i></p> <p>Není předpokládáno, že záměr nějakým způsobem ovlivnil výskyt a četnost teplotních extrémů. V teplejších ročních obdobích vlivem kácení dřevin pravděpodobně vzroste průměrná teplota vzduchu v okolí záměru, to bude přímo úměrné intenzitě slunečního záření.</p>
Změny v průměrném množství dešťových srážek	Průběžný trend ve zvýšeném či sníženém množství srážek (déšť, sníh, kroupy apod.).	1	1	1	1	<p><i>Pravděpodobnost rizika je hodnocena pro všechny varianty záměru jako zřídka, významnost dopadu jako nevýznamná. Výsledné riziko je proto hodnoceno jako zanedbatelné.</i></p> <p>Není předpokládáno, že by záměr nějakým způsobem ovlivnil průměrné úhrny dešťových srážek.</p>
Změny v extrémním množství dešťových srážek	Změny ve frekvenci a intenzitě období s intenzivními dešťovými nebo jinými srážkami.	1	1	1	1	<p><i>Pravděpodobnost rizika je hodnocena pro všechny varianty záměru jako zřídka, významnost dopadu jako nevýznamná. Výsledné riziko je proto hodnoceno jako zanedbatelné.</i></p> <p>Není předpokládáno, že by záměr nějakým způsobem ovlivnil výskyt a četnost srážkových extrémů.</p>

Riziko	Obecný popis rizika	Varianty záměru – výsledné riziko vůči změně klimatu (1-25)				Hodnocení
		1	1a	3	5	
Průměrná rychlost větru	Postupné změny v průměrné rychlosti větru.	3	3	3	3	<p><i>Pravděpodobnost rizika je hodnocena pro všechny varianty záměru jako možná, významnost dopadu jako nevýznamná. Výsledné riziko je proto hodnoceno jako zanedbatelné.</i></p> <p>Není předpokládáno, že by záměr nějakým způsobem ovlivnil průměrnou rychlost větrů. Nicméně vlivem plošného kácení dřevin v otevřených krajinných prostorech, kterými procházejí stávající železniční tratě, může teoreticky dojít ke změně proudění vzduchu. Liniová vegetace v krajině totiž může mj. plnit funkci větrolamů. Tato situace by mohla nastat v úsecích hustě zarostlých tratí orientovaných kolmo na převládající směry větrů.</p>
Kvalita vzduchu	Zvýšené místní koncentrace znečišťujících látek, včetně událostí jako např. smogová situace.	1	1	1	1	<p><i>Pravděpodobnost rizika je hodnocena pro všechny varianty záměru jako zřídka, významnost dopadu jako nevýznamná. Výsledné riziko je proto hodnoceno jako zanedbatelné.</i></p> <p>Není předpokládáno, že by záměr nějakým způsobem negativně ovlivnil kvalitu ovzduší oproti současné situaci. Naopak lze očekávat pozitivní přínos záměru ve vztahu k ovzduší, který je šetrnější než např. doprava silniční. Modernizace železniční sítě totiž umožní zkvalitnění přepravních vazeb v Jihomoravském kraji, což sebou může přinést zvýšenou poptávku po tomto druhu dopravy, který by poté byl vyrovnanější alternativou oproti dopravě silniční.</p>
Sucho, nedostatek vody	Prodoulená období s abnormálně nízkým výskytem dešťových srážek vedoucí k nedostatku vody.	4	4	4	4	<p><i>Pravděpodobnost rizika je hodnocena pro všechny varianty záměru jako nepravděpodobná, významnost dopadu jako nízká. Výsledné riziko je proto hodnoceno jako nízké.</i></p> <p>Není předpokládáno, že by záměr nějakým způsobem působil na sucho nebo nedostatek vody v krajině. V teoretické rovině lze uvažovat pouze o ovlivnění odtokových poměrů na vodních tocích. To by mohlo být způsobeno např. zrušením některých propustků při rekonstrukcích tratí nebo nevhodně navržením převedením vodních toků přes tělesa tratí, což by např. vedlo k snížení vodnosti některých vodotečí. V obráceném gardu však může být vodnost vodních toků podporována systémem odvodnění tratí, kdy dojde k jejich dotaci atmosférickými srážkami odtékajícími z prostoru tratí (bude-li vodoteč cílovým recipientem).</p>
Povodně	Povodně na řekách. Povodně z přívalových srážek.	9 9	9 9	9 9	9 1	<p><i>Pravděpodobnost rizika je hodnocena pro všechny varianty záměru u říčních povodní jako možná, významnost dopadu jako střední. Výsledné riziko je proto hodnoceno jako střední.</i></p> <p><i>Pravděpodobnost rizika je hodnocena pro všechny varianty záměru s výjimkou varianty č. 5 u přívalových povodní jako možná, významnost dopadu jako střední. Výsledné riziko je proto hodnoceno jako střední, pro variantu č. 5 jako zanedbatelné.</i></p>

Riziko	Obecný popis rizika	Varianty záměru – výsledné riziko vůči změně klimatu (1-25)				Hodnocení
		1	1a	3	5	
						<p>Není předpokládáno, že by záměr nějakým způsobem ovlivnil říční povodňovou ohroženost území. U všech variant sice dochází ke křížení či jinému zásahu do záplavových území Q100 u některého z vodních toků Oslava, Bobrava, Jihlava, Skalička, Jevišovka a Dyje, nicméně je očekáváno, že při projekční činnosti budou respektovány veškeré legislativní požadavky, normy ČSN či předpisy SŽ na ochranu území před povodněmi. Tedy, že bude zajištěno bezpečné převedení povodně Q100 územím např. pomocí mostních objektů. V úsecích stávajících tratí potom nepůjde o zcela nový zásah do území. I v případě, že bude budoucí stavba dimenzována na Q100 nelze vyloučit, že při významnější povodni, než je právě Q100, může dojít k poškození tratě povodňovou vlnou.</p> <p>Z pohledu přívalových povodní způsobených přívalovými srážkami záměr prochází několika přispívajícími povodními tzv. kritických bodů, a to ve všech variantách vyjma varianty č. 5. Není předpokládáno, že by záměr sám o sobě posílil povodňovou ohroženost území tímto typem povodní. V případě zásahu do přispívajícího povodí může dojít k přerušení dráhy povrchového odtoku přívalové srážky, což může být vnímáno pozitivně, neboť se tím zkrátí celková délka odtoku. Potom lze očekávat snížení povodňové ohroženosti území v níže položených lokalitách. Na straně druhé může tato skutečnost vyvolat zvýšené nároky na projektovou činnost, která bude souviset se zabezpečením tratí před negativními účinky přívalové srážky, tedy bezpečným převedením povrchového odtoku přes těleso tratě. V tomto směru lze za nejméně ohroženou považovat variantu č. 5, která se nedostává do kontaktu s přispívajícími povodními kritických bodů.</p>
Půdní eroze	Proces odnášení a přemísťování zeminy a horniny působením povětrnostních vlivů (větrná eroze) nebo srážek (vodní eroze).	6	4	6	6	<p><i>Pravděpodobnost rizika je hodnocena pro všechny varianty záměru s jako možná (u varianty 1a jako nepravděpodobné), významnost dopadu jako nízká. Výsledné riziko je proto hodnoceno jako nízké.</i></p> <p>Není předpokládáno, že by záměr nějakým způsobem zhoršil ohroženost území vodní či větrnou erozí. V místech, kde bude novostavba procházet po svazích náchylných k vzniku vodní eroze, může dojít k přerušení dráhy povrchového odtoku, který je nositelem povrchového smyvu ornice. Tím může dojít k zmírnění ohrožení území erozí pod erozně ohroženými svahy, neboť smyv ornice bude zastaven drážním tělesem. Tato skutečnost však také může teoreticky vést k omezení provozu na trati, bude-li smyvem zasažena. Ve stávajících úsecích tratí mohou být dráhy povrchového odtoku již přerušeny, v teoretické rovině by tak ohrožení smyvem ornice bylo shodné se současnou situací. Vznik uvedených situací je méně pravděpodobný u varianty 1a, která nemá žádné úseky novostaveb.</p>

Riziko	Obecný popis rizika	Varianty záměru – výsledné riziko vůči změně klimatu (1-25)				Hodnocení
		1	1a	3	5	
Nestabilita půdy, sesuvy	Zemní nestabilita: pohyb půdy; Sesuv půdy: hmoty materiálu, která sklouzla z kopce gravitací, často s pomocí vody, když je materiál nasycen.	9	9	9	9	<p><i>Pravděpodobnost rizika je hodnocena pro všechny varianty záměru jako možná, významnost dopadu jako střední. Výsledné riziko je proto hodnoceno jako střední.</i></p> <p>Všechny varianty záměru procházejí územím, které je klasifikováno jako málo až středně náchylné k vzniku sesuvů. U střední rizikovosti nelze vznik sesuvu zcela vyloučit. Je tedy nutno počítat se skutečností, že budou-li úseky novostaveb či modernizované stávající tratě procházet přes tyto lokality, mohou zde být podmínky pro zakládání staveb ztíženy.</p> <p>Varianty se dotýkají nebo procházejí v blízkosti těchto registrových sesuvů a svahových nestabilit evidovaných ČGS: aktivní bodový sesuv Prštice (6595); dočasně uklidněná bodová svahová nestabilita v k.ú. Prštice; dočasně uklidněná svahová nestabilita v k.ú. Radostice u Brna; neaktivní svahové nestability v k.ú. Kounické Předměstí a Moravské Bránice; aktivní bodový sesuv Kounické Předměstí (6658); aktivní bodová svahová nestabilita v k.ú. Bohutice; aktivní plošný sesuv Dyje (2262); uklidněné, neaktivní a aktivní svahové nestability v k.ú. Dyje. Každá z posuzovaných variant se dostává do kontaktu či blízkosti s některou výše uvedenou rizikovou lokalitou. Nelze proto vyloučit, že výstavbou tratí nebo jejich provozem dojde k aktivaci některé z lokalit. Velikost rizika bude možné přesně posoudit až na základě podrobných průzkumů území, riziko může být sníženo např. sanací sesuvů.</p>
Mrazy	Prodloužená období s extrémně nízkými teplotami.	1	1	1	1	<p><i>Pravděpodobnost rizika je hodnocena pro všechny varianty záměru jako zřídka, významnost dopadu jako nevýznamná. Výsledné riziko je proto hodnoceno jako zanedbatelné.</i></p> <p>Není předpokládáno, že by záměr mohl nějak ovlivnit průměrné teploty vzduchu v zimních měsících nebo že by byl schopen prodloužit zimní období.</p>
Škody vlivem mrznutí a tání	Opakované mrznutí a tání může poškozovat strukturu materiálů vlivem napětí, jako např. u betonu.	2	2	2	2	<p><i>Pravděpodobnost rizika je hodnocena pro všechny varianty záměru jako nepravděpodobná, významnost dopadu jako nevýznamná. Výsledné riziko je proto hodnoceno jako zanedbatelné.</i></p> <p>Není předpokládáno, že by záměr mohl být náchylný k poškození mrznutím nebo táním. Lze totiž očekávat, že stavba bude např. vybavena funkčním odvodněním, což významně omezí rizika namrzání zemin a že budou výhybky opatřeny ohřevem. Jižní Morava je jednou z nejteplejších oblastí ČR, kde je výskyt extrémně nízkých teplot méně častý, proto i poškození stavby vysokými mrazy je málo pravděpodobné. Nicméně tuto situaci nelze úplně vyloučit.</p>

2 ÚZEMNÍ PRŮCHODNOST

2.1 POPIS HODNOCENÍ ÚZEMNÍ PRŮCHODNOSTI

V rámci této kapitoly jsou popisované a hodnocené územní střety ve vztahu k současnému způsobu využití území. Podkladem pro analýzu územní průchodnosti jsou územní plány. Územní plán obce je dlouhodobá, strategická a rozvojová územně plánovací dokumentace (ÚPD), která komplexně řeší prostorové a funkční uspořádání území v krajině a stanovuje základní koncepci rozvoje. Popisuje funkční uspořádání současného území (současný stav) a rozvojové trendy do budoucna (návrhové plochy). Tím se snaží strategicky a komplexně rozvíjet území a naplňovat cíl udržitelného rozvoje území.

Metodika hodnocení územních střetů je popsána v technických podmínkách dokumentu Hodnocení průchodnosti území pro liniové stavby, kterou v roce 2006 vydalo Ředitelství silnic a dálnic a schválilo Ministerstvo dopravy.

Hodnocení územních střetů je omezeno na negativní důsledky navrhovaného řešení a jejich bezprostřední vliv v území se zřetelem na zachování vyváženého vztahu tří základních pilířů územního plánování (rezistence, rozsah, rizikovost).

- Rezistence území, vyjadřuje potenciální neprůchodnost území a jeho hodnotu
- Rozsah vyjadřuje míru ovlivnění tohoto území vyjádřenou rozsahem nebo četností
- Rizikovost stavby vyjadřuje potenciální riziko, do jaké míry stavba poškodí území

Pro účely zpracování hodnocení územní průchodnosti byla zvolena 5–ti členná stupnice, která definuje kategorizaci hodnot rezistence.

K1 – území pro stavbu neprůchodné, lokality s nejvyšším stupněm ochrany

K2 – území průchodné jen ve výjimečných případech a jen za rozsáhlých kompenzačních opatření

K3 – území relativně významných střetů s příslušnými jevy, umožňuje optimalizační řešení

K4 – území méně významných střetů, relativně průchodné, s velmi malou rezistencí

K5 – území, kde lze záměr povolit bez omezení, hodnocený prvek se zde nevyskytuje

Kategorie hodnot rezistence vztahující se k územní průchodnosti

Kategorie rezistence	Interval rezistence	Popis	Charakteristika	Barevné označení
K1	1,0 - 0,81	území vysoce citlivé	obytné a smíšené území sídel	červená
K2	0,8 - 0,61	území vysoce hodnotné	sportovní a rekreační areály	oranžová
K3	0,6 - 0,41	území středně hodnotné	výrobní a skladové areály	žlutá
K4	0,4 - 0,21	území méně hodnotné	Les, voda	světle zelená
K5	0,2 - 0	území volné	půda	tmavě zelená

Kategorie výsledné rizikovosti stavby

Bodování	Popis
1	Úsek průchodný, bez rizika z hlediska územní průchodnosti
2	Úsek průchodný, s menším rizikem, řešitelné bez větších územních komplikací
3	Úsek průchodný, ale rizikový, možné obtížně řešitelné komplikace, narušení omezující obyvatelé
4	Úsek s komplikovanými a těžko řešitelnými střety, obtížná územní průchodnost, riziková stavba

2.2 POPIS ÚSEKŮ A HODNOCENÍ ÚZEMNÍCH STŘETŮ

Vymezené úseky plánované trati, pro účely detailního popisu průchodnosti územím, lze dělit na úseky nově realizované a rekonstruované. Z uvedených návrhů převažují úseky ve stávajících kolejích, kde je trať pouze rekonstruovaná, v některých úsecích přeložkami vychýlená od současného stavu, a to vše pro potřeby zvýšení rychlosti vlaků na trati. Nově navrhované železniční stopy jsou představeny ve dvou návrhových variantách.

Popisovány a hodnoceny jsou pouze vyskytující se územní střety. Nově navrhované železniční stopy jsou popisovány téměř celé, jelikož stávající stav v ÚP v mnoha případech nezobrazuje navrhované plochy pro železniční dopravu, proto je upozorňováno i na plochy, které jsou návrhem trasy narušovány.

Konflikty lineární stavby s chráněnými přírodními lokalitami (vyjma lokálních biocenter a biokoridorů) mající zásadní dopad na celkový rozvoj území nejsou v zájmu řešení této kapitoly.

Některé střety jsou spíše nezbytným upozorněním. Všechny spatřené střety a nejasnosti je nutné zmínit, ovšem nelze je hodnotit pouze jednostranně, je nutné na rezistenci pohlížet i z hlediska rozsahu a následně vyvodit celkovou rizikovost stavby. V první řadě jsou spatřené střety hodnoceny z pohledu rezistence území, ve druhé tabulce je rezistence zhodnocena z hlediska rozsahu, v některých případech jsou hodnoty rezistence vyvráceny. Výsledkem je rizikovost úseků a částí úseků.

2.3 HODNOCENÍ HODNOT REZISTENCE U NAVRŽENÝCH VARIANT TRAS

2.3.1 Varianta 1'

Trať vede ve stávající stopě po železniční trati ze Střelice do Moravského Krumlova s odbočkou do Ivančic a v nové stopě také do Oslavan. Z důvodu zvýšení požadované rychlosti vlaků na trati je plánováno provedení několika přeložek malého rozsahu a elektrifikace trati.

Plánované zvýšení traťové rychlosti v úsecích:

Střelice – Moravský Krumlov do 100 km/h

Varianta 1' nepřináší žádné zlepšení dopravní dostupnosti pro oblasti Znojemska, Hrušovanska a pro města Mikulov a Pohořelice.

Rekonstruovaná stopa kolejí oproti stávající

Staničení (km)		Délka střetu (m)	Katastrální území	Popis	Plocha	Kategorie rezistence
1	140,3 - 140,9	200	Radostice	Návrh trati vede podél III/15260 Radostice-Střelice	Silniční komunikace	K3
2		100		Narovnání trati vede podél obytné zástavby Samota	Obytná plocha	K1
3		300		Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
4	136,2 - 137,3	250	Prštice	Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
5		150		Narovnání trati přes zahrádkářskou kolonii	Obytná plocha	K2
6		100		Narovnání trati vede podél obytné zástavby	Obytná plocha	K1
7		200		Návrh trati vede podél III/39512 ul. Hlavní v Pršticích	Silniční komunikace	K3
8		400		Narovnání trati přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
9	134,6 - 135,8	200	Silůvky	Narovnání trati přes a podél obytné zástavby	Obytná plocha	K1
10		1000		Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
11	133,0 - 133,6	300	Moravské Bránice	Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
12		100		Návrh trati křížuje II/152 Silůvky– Moravské Bránice	Silniční komunikace	K3
13		200		Narovnání trati přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
14	131,1 - 132,3	900	Moravské Bránice	Narovnání trati přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
15		200		Narovnání trati vede podél administrativní zástavby	Administrati vní plocha	K2
16		100		Návrh trati křížuje účelovou komunikaci	Silniční komunikace	K4
17	126,5 - 126,9	400	Ivančice	Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
18	121,8 - 122,6	400	Moravský Krumlov	Narovnání trati přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
19		200		Návrh trati vede podél III/4134 ul. U Nádraží	Silniční komunikace	K3

Staničení (km)		Délka střetu (m)	Katastrální území	Popis	Plocha	Kategorie rezistence
20	4,3 - 4,6	100	Ivančice	Narovnání trati vede podél administrativní zástavby	Administrativní plocha	K2
21		200		Návrh trati vede podél II/152 ul. Nad Klínkem a MK ul. Pod Rénou	Silniční komunikace	K3
22	3,3 - 3,8	500	Ivančice	Návrh trati vede podél II/152	Silniční komunikace	K3
23	1,9 - 2,1	200	Ivančice	Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4

Nová stopa kolejí v úseku Ivančice–Oslavany

Staničení (km)		Délka střetu (m)	Katastrální území	Popis	Plocha	Kategorie rezistence
1	6,0 - 9,5	200	Ivančice, Oslavany	Návrh trati křížuje vodní plochu (řeka Oslava a vod. plocha Pancíř)	Vodní plocha	K4
2		100		Návrh trati vede přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
3		300		Návrh trati vede přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
4		1900		Návrh trati vede přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
5		200		Návrh trati vede přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
6		200		Návrh trati vede přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
7		100		Návrh trati křížuje účelovou komunikaci	Silniční komunikace	K4
8		500		Narovnání trati vede podél obytné zástavby	Obytná plocha	K1

2.3.2 Varianta 1a'

Trať vede ve stávající stopě po železniční trati ze Střelic do Moravského Krumlova s odbočkou do Ivančic. Z důvodu zvýšení požadované rychlosti vlaků na trati je plánováno provedení několika přeložek malého rozsahu a elektrifikace trati.

Plánované zvýšení traťové rychlosti v úsecích:

Střelice – Moravský Krumlov do 100 km/h

Varianta 1a' nepřináší žádné zlepšení dopravní dostupnosti pro oblasti Znojemska, Hrušovanska a pro města Mikulov a Pohořelice.

Rekonstruovaná stopa kolejí oproti stávající

Staničení (km)		Délka střetu (m)	Katastrální území	Popis	Plocha	Kategorie rezistence
1	140,3 - 140,9	200	Radostice	Návrh trati vede podél III/15260 Radostice-Střelice	Silniční komunikace	K3
2		100		Narovnání trati vede podél obytné zástavby Samota	Obytná plocha	K1
3		300		Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
4	136,2 - 137,3	250	Prštice	Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
5		150		Narovnání trati přes zahrádkářskou kolonii	Obytná plocha	K2
6		100		Narovnání trati vede podél obytné zástavby	Obytná plocha	K1
7		200		Návrh trati vede podél III/39512 ul. Hlavní v Prsticích	Silniční komunikace	K3
8		400		Narovnání trati přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
9	134,6 - 135,8	200	Silůvky	Narovnání trati přes a podél obytné zástavby	Obytná plocha	K1
10		1000		Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
11	133,0 - 133,6	300	Moravské Bránice	Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
12		100		Návrh trati křížuje II/152 Silůvky–Moravské Bránice	Silniční komunikace	K3
13		200		Narovnání trati přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
14	131,1 - 132,3	900	Moravské Bránice	Narovnání trati přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
15		200		Narovnání trati vede podél administrativní zástavby	Administrativní plocha	K2
16		100		Návrh trati křížuje účelovou komunikaci	Silniční komunikace	K4
17	126,5 - 126,9	400	Ivančice	Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
18	121,8 - 122,6	400	Moravský Krumlov	Narovnání trati přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5

Staničení (km)		Délka střetu (m)	Katastrální území	Popis	Plocha	Kategorie rezistence
19		200		Návrh trati vede podél III/4134 ul. U Nádraží	Silniční komunikac e	K3
20		200		Narovnání trati vede podél administrativní zástavby	Administra tivní plocha	K2
21	4,3 - 4,6	100	Ivančice	Narovnání trati vede podél administrativní zástavby	Administra tivní plocha	K2
22		200		Návrh trati vede podél II/152 ul. Nad Klínkem a MK ul. Pod Rénou	Silniční komunikac e	K3
23	3,3 - 3,8	500	Ivančice	Návrh trati vede podél II/152	Silniční komunikac e	K3
24	1,9 - 2,1	200	Ivančice	Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4

2.3.3 Varianta 3

Varianta 3 představuje navázání na variantu 1' a dále pokračuje z Moravského Krumlova do Hrušovan nad Jevišovkou s rozvětvením na západ do Znojma a na východ do Mikulova. Trať vede ve většině trasy ve stávající stopě s několika navrženými přeložkami, výjimku tvoří výstavba nové propojky tratí 244 a 246 u Hrušovan nad Jevišovkou a také nová trať z Ivančic do Oslavan. Z důvodu zvýšení požadované rychlosti vlaků na trati je plánováno provedení několika přeložek malého rozsahu a elektrifikace trati.

Plánované zvýšení traťové rychlosti v úsecích:

Střelice – Moravský Krumlov do 100 km/h

Moravský Krumlov – Hrušovany nad Jevišovkou do 120 km/h

Nová propojka u Hrušovan nad Jevišovkou do 120 km/h

Novosedly – Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo do 160 km/h

Varianta 3 nepřináší žádné zlepšení dopravní dostupnosti pro město Pohořelice.

Rekonstruovaná stopa kolejí oproti stávající

Staničení (km)		Délka střetu (m)	Katastrální území	Popis	Plocha	Kategorie rezistence
1	140,3 - 140,9	200	Radostice	Návrh trati vede podél III/15260 Radostice-Střelice	Silniční komunikac e	K3
2		100		Narovnání trati vede podél obytné zástavby Samota	Obytná plocha	K1
3		300		Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4

Staničení (km)		Délka střetu (m)	Katastrální území	Popis	Plocha	Kategorie rezistence
4	136,2 - 137,3	250	Prštice	Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
5		150		Narovnání trati přes zahradkářskou kolonii	Obytná plocha	K2
6		100		Narovnání trati vede podél obytné zástavby	Obytná plocha	K1
7		200		Návrh trati vede podél III/39512 ul. Hlavní v Pršticích	Silniční komunikace	K3
8		400		Narovnání trati přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
9	134,6 - 135,8	200	Silůvky	Narovnání trati přes a podél obytné zástavby	Obytná plocha	K1
10		1000		Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
11	133,0 - 133,6	300	Moravské Bránice	Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
12		100		Návrh trati křižuje II/152 Silůvky – Moravské Bránice	Silniční komunikace	K3
13		200		Narovnání trati přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
14	131,1 - 132,3	900	Moravské Bránice	Narovnání trati přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
15		200		Narovnání trati vede podél administrativní zástavby	Administrativní plocha	K2
16		100		Návrh trati křižuje účelovou komunikaci	Silniční komunikace	K4
17	126,5 - 126,9	400	Ivančice	Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
18	121,8 - 122,6	400	Moravský Krumlov	Narovnání trati přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
19		200		Návrh trati vede podél III/4134 ul. U Nádraží	Silniční komunikace	K3
20		200		Narovnání trati vede podél administrativní zástavby	Administrativní plocha	K2
21	119,0 - 119,4	100	Moravský Krumlov	Návrh trati křižuje III/3963 ul. Pod Leskounem	Silniční komunikace	K3
22		200		Narovnání trati přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5

Staničení (km)		Délka střetu (m)	Katastrální území	Popis	Plocha	Kategorie rezistence
23		100		Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
24	103,2 - 104,7	1500	Dolenice, Damnice	Narovnání trati přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
25	97,6 - 99,7	1900	Pravice	Narovnání trati přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
26		200		Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
27	4,3 - 4,6	100	Ivančice	Narovnání trati vede podél administrativní zástavby	Administrativní plocha	K2
28		200		Návrh trati vede podél II/152 ul. Nad Klínkem a MK ul. Pod Rénou	Silniční komunikace	K3
29	3,3 - 3,8	500	Ivančice	Návrh trati vede podél II/152	Silniční komunikace	K3
30	1,9 - 2,1	200	Ivančice	Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4

Nová stopa kolejí v úseku Ivančice–Oslavany

Staničení (km)		Délka střetu (m)	Katastrální území	Popis	Plocha	Kategorie rezistence
1	6,0 - 9,5	200	Ivančice, Oslavany	Návrh trati křížuje vodní plochu (řeka Oslava a vod. plocha Pancíř)	Vodní plocha	K4
2		100		Návrh trati vede přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
3		300		Návrh trati vede přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
4		1900		Návrh trati vede přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
5		200		Návrh trati vede přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
6		200		Návrh trati vede přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
7		100		Návrh trati křížuje účelovou komunikaci	Silniční komunikace	K4
8		500		Narovnání trati vede podél obytné zástavby	Obytná plocha	K1

Nová stopa kolejí na propojce tratí 244 a 246 u Hrušovan nad Jevišovkou

Staničení (km)		Délka střetu (m)	Katastrální území	Popis	Plocha	Kategorie rezistence
1	0,0 - 2,5	500	Hrušovany nad Jevišovkou	Narovnání trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
2		300	Hrušovany nad Jevišovkou	Návrh trati prochází přes a podél vodní plochy (řeka Jevišovka)	Vodní plocha	K4
3		100	Šanov	Návrh trati křížuje účelovou komunikaci	Účelová komunikace	K4
4		100	Hrušovany nad Jevišovkou	Návrh trati prochází podél vodní plochy (přítok Jevišovky)	Vodní plocha	K4
5		1500	Šanov, Hrušovany nad Jevišovkou	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5

2.3.4 Varianta 5

Trať vede po nové trase z Hrušovan u Brna přes Pohořelice do Hrušovan nad Jevišovkou.

Na tento nový úsek navazují v Hrušovanech nad Jevišovkou tratě ve stávající stopě na západ do Znojma a na východ do Mikulova. Z důvodu zvýšení požadované rychlosti vlaků na trati je plánováno provedení několika přeložek a elektrifikace trati.

Plánované zvýšení traťové rychlosti v úseku:

Novosedly – Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo 160-200 km/h

Varianta 5 přináší zlepšení dopravní dostupnosti pro oblasti Znojemska, Hrušovanska i pro města Mikulov a Pohořelice.

Nová stopa kolejí Hrušovany u Brna – Hrušovany nad Jevišovkou

Staničení (km)		Délka střetu (m)	Katastrální území	Popis	Plocha	Kategorie rezistence
1	17,6 - 17,8	200	Hrušovany u Brna	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
2	17,8 - 17,9	100	Hrušovany u Brna, Unkovice	Návrh trati křížuje účelovou komunikaci	Účelová komunikace	K4
3	17,9 - 20,6	2700	Pohořelice	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
4	20,6 - 21,0	400	Pohořelice	Návrh trati prochází přes průmyslový areál	Průmyslová plocha	K3
5	21,0 - 21,2	200	Pohořelice	Návrh trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
6	21,2 - 21,6	400	Pohořelice	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5

Staničení (km)		Délka střetu (m)	Katastrální území	Popis	Plocha	Kategorie rezistence
7	21,6 - 21,8	200	Pohořelice	Návrh trati křížuje účelovou komunikaci	Účelová komunikace	K4
8	21,8 - 22,0	200	Pohořelice	Návrh trati křížuje II/416 Pohořelice-Unkovice	Silniční komunikace	K3
9	22,0 - 22,2	200	Pohořelice	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
10	22,2 - 22,3	100	Pohořelice	Návrh trati prochází podél obytné zástavby	Obytná plocha	K1
11	22,3 - 22,4	100	Pohořelice	Návrh trati křížuje účelovou komunikaci	Účelová komunikace	K4
12	22,4 - 22,5	100	Pohořelice	Návrh trati prochází přes lesní plochu	Lesní plocha	K4
13	22,5 - 22,6	100	Pohořelice	Návrh trati křížuje vodní plochu (Smolínský p.)	Vodní plocha	K4
14	22,6 - 22,7	100	Pohořelice	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
15	22,7 - 22,8	100	Pohořelice	Návrh trati křížuje vodní plochu (Smolínský p.)	Vodní plocha	K4
16	22,8 - 23,3	500	Pohořelice	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
17	23,3 - 23,4	100	Pohořelice	Návrh trati křížuje účelovou komunikaci	Účelová komunikace	K4
18	23,4 - 23,7	300	Pohořelice	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
19	23,7 - 23,8	100	Pohořelice	Návrh trati křížuje vodní plochu (řeka Jihlava)	Vodní plocha	K4
20	23,8 - 24,1	300	Pohořelice	Návrh trati prochází podél dálnice D 52	Silniční komunikace	K3
21	24,1 - 24,2	100	Pohořelice	Návrh trati křížuje vodní tok (přítok Starého rybníka)	Vodní plocha	K4
22	24,2 - 24,6	400	Pohořelice	Návrh trati prochází podél dálnice D 52	Silniční komunikace	K3
23	24,6 - 24,7	100	Pohořelice	Návrh trati křížuje III/41622 mezi Pohořelicemi a Starým rybníkem	Silniční komunikace	K3
24	24,7 - 25,4	700	Pohořelice	Návrh trati prochází podél dálnice D 52	Silniční komunikace	K3
25	25,4 - 25,5	100	Pohořelice	Návrh trati křížuje vodní tok (Mlýnský náhon)	Vodní plocha	K4
26	25,5 - 26,3	700	Pohořelice	Návrh trati křížuje křižovatku silnic D 52, I/52, II/395	Silniční komunikace	K3
27		100		Návrh trati křížuje železniční vlečku vedoucí do Pohořelic	Železniční vlečka	K4

Staničení (km)		Délka střetu (m)	Katastrální území	Popis	Plocha	Kategorie rezistence
28	26,3 - 26,8	500	Pohořelice	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
29	26,8 - 27,3	500	Pohořelice	Návrh trati vede podél III/39611 Vlasatice – Velký Dvůr	Silniční komunikace	K3
30	27,3 - 30,5	3200	Pohořelice, Vlasatice	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
31	30,5 - 30,6	100	Vlasatice	Návrh trati křížuje II/396 Branišovice-Vlasatice	Silniční komunikace	K3
32	30,6 - 31,1	500	Vlasatice	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
33	31,1 - 31,2	100	Vlasatice	Návrh trati křížuje vodní tok (Olbramovický p.)	Vodní plocha	K4
34	31,2 - 32,3	1100	Vlasatice	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
35	32,3 - 32,6	300	Troskotovice	Návrh trati vede podél solárních panelů	Solární elektrárna	K3
36	32,6 - 32,7	100	Troskotovice	Návrh trati vede přes III/39612 Vlasatice-Troskotovice	Silniční komunikace	K3
37	32,7 - 33,0	300	Troskotovice	Návrh trati křížuje vodní tok (Miroslavka, Výhon)	Vodní plocha	K4
38	33,0 - 33,3	300	Troskotovice	Návrh trati křížuje lesní plochu	Lesní plocha	K4
39	33,3 - 37,8	4500	Drnholec	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
40	37,8 - 37,9	100	Drnholec	Návrh trati křížuje III/4154 Drnholec-Litobratčice	Silniční komunikace	K3
41	37,9 - 38,2	300	Drnholec, Jevišovka	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
42	38,2 - 38,3	100	Jevišovka	Návrh trati křížuje vodní tok (Litobratřický p.)	Vodní plocha	K4
43	38,3 - 40,4	2100	Litobratřice	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
44	40,4 - 40,5	100	Litobratřice	Návrh trati křížuje vodní tok (Pastvina)	Vodní plocha	K4
45	40,5 - 41,4	900	Hrušovany nad Jevišovkou	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
46	41,4 - 41,6	200	Hrušovany nad Jevišovkou	Návrh trati křížuje II/415 Hrušovany n. Jev. - Litobratčice	Silniční komunikace	K3
47	41,6 - 41,7	100	Hrušovany nad Jevišovkou	Návrh trati křížuje účelovou komunikaci	Účelová komunikace	K4
48	41,7 - 44,7	3000	Hrušovany nad Jevišovkou	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5

Staničení (km)		Délka střetu (m)	Katastrální území	Popis	Plocha	Kategorie rezistence
49	44,7 - 44,8	100	Hrušovany nad Jevišovkou	Návrh trati křížuje II/414 Hrušovany n. Jev. - Právice	Silniční komunikace	K3
50	44,8 - 44,9	100	Hrušovany nad Jevišovkou	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
51	44,9 - 45,1	200	Hrušovany nad Jevišovkou	Návrh trati křížuje žel. trať Moravské Bránice – Hrušovany n. Jev.	Železniční trať	K3
52	45,1 - 45,2	100	Právice	Návrh trati křížuje vodní tok (Břežanka)	Vodní plocha	K4
53	45,2 - 45,7	500	Hrušovany n. Jeviš., Právice	Návrh trati křížuje lesní plochu	Lesní plocha	K4
54	45,7 - 45,8	100	Hrušovany nad Jevišovkou	Návrh trati křížuje vodní tok (Jevišovka)	Vodní plocha	K4
55	45,8 - 46,2	400	Hrušovany nad Jevišovkou	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
56	46,2 - 46,4	200	Šanov	Návrh trati křížuje lesní plochu	Lesní plocha	K4
57	46,4 - 46,6	200	Šanov	Návrh trati křížuje účelové komunikace Šanov-Právice	Účelová komunikace	K4
58	46,6 - 46,9	300	Šanov	Návrh trati křížuje lesní plochu	Lesní plocha	K4
59	46,9 - 47,6	700	Šanov	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5

Nová stopa kolejí – spojovací oblouk stávající trati od Hrušovan nad Jevišovkou na novou trať směr Pohořelice

Staničení (km)		Délka střetu (m)	Katastrální území	Popis	Plocha	Kategorie rezistence
1	94,7 - 95,1	400	Hrušovany nad Jevišovkou	Návrh trati křížuje lesní plochu	Lesní plocha	K4
2	95,1 - 95,3	200	Hrušovany nad Jevišovkou	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
3	95,3 - 95,4	100	Hrušovany nad Jevišovkou	Návrh trati křížuje II/414 Hrušovany n. Jev. - Právice	Silniční komunikace	K3

Nová stopa kolejí – spojovací oblouk od Znojma na stávající trať směr Moravský Krumlov

Staničení (km)		Délka střetu (m)	Katastrální území	Popis	Plocha	Kategorie rezistence
1	-	200	Hrušovany nad Jevišovkou	Návrh trati křížuje lesní plochu	Lesní plocha	K4
2	-	100	Právice	Návrh trati křížuje vodní tok (Břežanka)	Vodní plocha	K4

3	-	100	Pravice, Šanov	Návrh trati prochází přes zemědělskou půdu	Orná půda	K5
---	---	-----	----------------	--	-----------	----

2.3.5 Hodnocení rezistence jednotlivých variant z hlediska rozsahu

V následující tabulce je zhodnocena rezistence jednotlivých variant z hlediska rozsahu (v m).

	1'	1a'	3	5
K1	900	400	900	100
K2	450	650	650	0
K3	1400	1400	1500	4500
K4	3350	2550	4650	4500
K5	4100	1900	9200	22000

3 SHRNU T Í

Výsledné hodnocení určuje míru rizikovosti realizace stavby.

Na základě navrhovaných variant bude nezbytné, aby všechny úseky vybraného koridoru byly zahrnuté v zásadách pro územní rozvoj a v územních plánech dotčených obcí.

Hodnocení hodnot rizikovosti u navržených variant tras

3.1.1 Varianta 1'

Rekonstruovaná stopa kolejí oproti stávající

Popis	Bodování
STŘET 1) Těleso žel. trati vede podél silnice III. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 2) Těleso žel. trati prochází přes obytnou zónu. Rozsah malý, rezistence území vysoká. Vysoké riziko	4
STŘET 3) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 4) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 5) Vstup tělesem žel. trati do obytné zóny. Rozsah malý, nejedná se o střet s objektem bydlení. Střední riziko	3
STŘET 6) Těleso žel. trati prochází přes obytnou zónu. Rozsah malý, rezistence území vysoká. Vysoké riziko	4

Popis	Bodování
STŘET 7) Těleso žel. trati vede podél silnice III. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 8) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 9) Těleso žel. trati prochází přes obytnou zónu. Rozsah malý, rezistence území vysoká. Vysoké riziko	4
STŘET 10) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah poměrně malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 11) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 12) Těleso žel. trati křížuje silnici II. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 13) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 14) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah poměrně malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 15) Těleso žel. trati prochází přes zónu administrativních budov. Rozsah malý, nejedná se o střet s objektem bydlení. Střední riziko	3
STŘET 16) Těleso žel. trati křížuje účelovou komunikaci. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	1
STŘET 17) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 18) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 19) Těleso žel. trati křížuje silnici III. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 20) Těleso žel. trati prochází přes zónu administrativních budov. Rozsah malý, nejedná se o střet s objektem bydlení. Střední riziko	3
STŘET 21) Těleso žel. trati vede podél silnice II. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 22) Těleso žel. trati vede podél silnice II. třídy. Rozsah poměrně malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 23) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1

Nová stopa kolejí v úseku Ivančice–Oslavany

Popis	Bodování
STŘET 1) Vstup tělesem žel. trati do vodní plochy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 2) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah velký, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1

STŘET 3) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 4) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah poměrně velký, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 5) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 6) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah velký, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 7) Těleso žel. trati křížuje účelovou komunikaci. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	1
STŘET 8) Těleso žel. trati prochází přes obytnou zónu. Rozsah poměrně malý, rezistence území vysoká. Vysoké riziko	4

3.1.2 Varianta 1a'

Rekonstruovaná stopa koleji oproti stávající

Popis	Bodování
STŘET 1) Těleso žel. trati vede podél silnice III. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 2) Těleso žel. trati prochází přes obytnou zónu. Rozsah malý, rezistence území vysoká. Vysoké riziko	4
STŘET 3) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 4) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 5) Vstup tělesem žel. trati do obytné zóny. Rozsah malý, nejedná se o střet s objektem bydlení. Střední riziko	3
STŘET 6) Těleso žel. trati prochází přes obytnou zónu. Rozsah malý, rezistence území vysoká. Vysoké riziko	4
STŘET 7) Těleso žel. trati vede podél silnice III. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 8) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 9) Těleso žel. trati prochází přes obytnou zónu. Rozsah malý, rezistence území vysoká. Vysoké riziko	4
STŘET 10) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah poměrně malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 11) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 12) Těleso žel. trati křížuje silnici II. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 13) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1

Popis	Bodování
STŘET 14) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah poměrně malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 15) Těleso žel. trati prochází přes zónu administrativních budov. Rozsah malý, nejedná se o střet s objektem bydlení. Střední riziko	3
STŘET 16) Těleso žel. trati křížuje účelovou komunikaci. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	1
STŘET 17) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 18) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 19) Těleso žel. trati křížuje silnici III. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 20) Těleso žel. trati prochází přes zónu administrativních budov. Rozsah malý, nejedná se o střet s objektem bydlení. Střední riziko	3
STŘET 21) Těleso žel. trati prochází přes zónu administrativních budov. Rozsah malý, nejedná se o střet s objektem bydlení. Střední riziko	3
STŘET 22) Těleso žel. trati vede podél silnice II. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 23) Těleso žel. trati vede podél silnice II. třídy. Rozsah poměrně malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 24) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1

3.1.3 Varianta 3

Rekonstruovaná stopa kolejí oproti stávající

Popis	Bodování
STŘET 1) Těleso žel. trati vede podél silnice III. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 2) Těleso žel. trati prochází přes obytnou zónu. Rozsah malý, rezistence území vysoká. Vysoké riziko	4
STŘET 3) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 4) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 5) Vstup tělesem žel. trati do obytné zóny. Rozsah malý, nejedná se o střet s objektem bydlení. Střední riziko	3
STŘET 6) Těleso žel. trati prochází přes obytnou zónu. Rozsah malý, rezistence území vysoká. Vysoké riziko	4
STŘET 7) Těleso žel. trati vede podél silnice III. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2

Popis	Bodování
STŘET 8) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 9) Těleso žel. trati prochází přes obytnou zónu. Rozsah malý, rezistence území vysoká. Vysoké riziko	4
STŘET 10) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah poměrně malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 11) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 12) Těleso žel. trati křížuje silnici II. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 13) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 14) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah poměrně malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 15) Těleso žel. trati prochází přes zónu administrativních budov. Rozsah malý, nejedná se o střet s objektem bydlení. Střední riziko	3
STŘET 16) Těleso žel. trati křížuje účelovou komunikaci. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	1
STŘET 17) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 18) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 19) Těleso žel. trati křížuje silnici III. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 20) Těleso žel. trati prochází přes zónu administrativních budov. Rozsah malý, nejedná se o střet s objektem bydlení. Střední riziko	3
STŘET 21) Těleso žel. trati křížuje silnici III. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 22) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 23) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 24) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah poměrně velký, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 25) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah velký, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 26) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 27) Těleso žel. trati prochází přes zónu administrativních budov. Rozsah malý, nejedná se o střet s objektem bydlení. Střední riziko	3
STŘET 28) Těleso žel. trati vede podél silnice II. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2

Popis	Bodování
STŘET 29) Těleso žel. trati vede podél silnice II. třídy. Rozsah poměrně malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 30) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1

Nová stopa kolejí v úseku Ivančice–Oslavany

Popis	Bodování
STŘET 1) Vstup tělesem žel. trati do vodní plochy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 2) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah velký, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 3) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 4) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah poměrně velký, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 5) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 6) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah velký, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 7) Těleso žel. trati křížuje účelovou komunikaci. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	1
STŘET 8) Těleso žel. trati prochází přes obytnou zónu. Rozsah poměrně malý, rezistence území vysoká. Vysoké riziko	4

Nová stopa kolejí na propojce tratí 244 a 246 u Hrušovan nad Jevišovkou

Popis	Bodování
STŘET 1) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah poměrně malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 2) Překlenutí vodní plochy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 3) Těleso žel. trati prochází podél přes účelovou komunikaci. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 4) Překlenutí vodní plochy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 5) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah poměrně velký, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1

3.1.4 Varianta 5

Nová stopa kolejí Hrušovany u Brna – Hrušovany nad Jevišovkou

Popis	Bodování
STŘET 1) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 2) Těleso žel. trati křížuje účelovou komunikaci. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 3) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah velký, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 4) Vstup tělesem žel. trati do průmyslové plochy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 5) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 6) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 7) Těleso žel. trati křížuje účelovou komunikaci. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 8) Těleso žel. trati křížuje silnici II. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 9) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 10) Těleso žel. trati prochází přes obytnou zónu. Rozsah malý, rezistence území vysoká. Vysoké riziko	4
STŘET 11) Těleso žel. trati křížuje účelovou komunikaci. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 12) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 13) Překlenutí vodní plochy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 14) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 15) Překlenutí vodní plochy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 16) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah poměrně malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 17) Těleso žel. trati křížuje účelovou komunikaci. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 18) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 19) Překlenutí vodní plochy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 20) Těleso žel. trati vede podél dálnice. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2

Popis	Bodování
STŘET 21) Překlenutí vodní plochy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 22) Těleso žel. trati vede podél dálnice. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 23) Těleso žel. trati křížuje silnici III. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 24) Těleso žel. trati vede podél dálnice. Rozsah poměrně malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 25) Překlenutí vodní plochy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 26) Těleso žel. trati křížuje křižovatku silnic D, I. a II. třídy. Rozsah poměrně malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 27) Těleso žel. trati křížuje železniční vlečku. Rozsah poměrně malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	1
STŘET 28) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah poměrně malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 29) Těleso žel. trati prochází v blízkosti silnice III. třídy. Rozsah poměrně malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 30) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah velký, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 31) Těleso žel. trati křížuje silnici II. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 32) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah poměrně malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 33) Překlenutí vodní plochy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 34) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah poměrně malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 35) Těleso žel. trati prochází v blízkosti solární elektrárny. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 36) Těleso žel. trati křížuje silnici III. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 37) Překlenutí dvou vodních ploch. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 38) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 39) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah velký, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 40) Těleso žel. trati křížuje silnici III. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 41) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1

Popis	Bodování
STŘET 42) Překlenutí vodní plochy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 43) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah velký, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 44) Překlenutí vodní plochy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 45) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah poměrně malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 46) Těleso žel. trati křížuje silnici II. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 47) Těleso žel. trati křížuje účelovou komunikaci. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 48) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah velký, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 49) Těleso žel. trati křížuje silnici II. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 50) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 51) Těleso žel. trati křížuje železniční trať. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2
STŘET 52) Překlenutí vodní plochy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 53) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah poměrně malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 54) Překlenutí vodní plochy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 55) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 56) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 57) Těleso žel. trati křížuje účelovou komunikaci. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 58) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 59) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah poměrně malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1

Nová stopa kolejí – spojovací oblouk stávající trati od Hrušovan nad Jevišovkou na novou trať směr Pohořelice

Popis	Bodování
STŘET 1) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1

Popis	Bodování
STŘET 2) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 3) Těleso žel. trati křížuje silnici II. třídy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Nízké riziko	2

Nová stopa kolejí – spojovací oblouk od Znojma na stávající trať směr Moravský Krumlov

Popis	Bodování
STŘET 1) Vstup tělesem žel. trati do lesní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 2) Překlenutí vodní plochy. Rozsah malý, rezistence území spíše nízká. Velmi nízké riziko	1
STŘET 3) Vstup tělesem žel. trati do půdní plochy. Rozsah malý, rezistence území nízká. Velmi nízké riziko	1

3.1.5 Shrnutí střetů jednotlivých variant

Výsledky hodnocených úseků jsou sloučené do jednotlivých variant. Výsledné bodování je uvedené v následující tabulce.

Varianty	1'	1a'	3	5
Bodování	55	47	70	84

Varianty 1' a 1a' mají ke své délce 10 200 m a 6 900 m relativně vysoké procento střetu s nejméně prostupnými kategoriemi K1 a K2 - 13 %, respektive 15 %.

Z výsledného hodnocení územní průchodnosti je doporučena varianta 5, která vede rovinným terénem a je ve střetu především s množstvím silničních komunikací (K3), ať už jejím křížením, ale také vedením podél nich, což je méně komplikované. Naopak má pouze jeden střet s kategoriemi K1 a žádný s kategorií K2, které jsou v území z hlediska rezistence pro stavbu nejméně průchodné.

Varianta 5 by zajistila nejrychlejší dostupnost z Brna do centra Znojma (přibližně do 30 minut), s 40 tisíci obyvateli největší město v řešeném území, čímž by zajistila významný rozvoj celého Znojemska. Dále by obsloužila Pohořelice, kde je významný logistický areál jakožto nezanedbatelné centrum dojížděky do zaměstnání.