

Návrh

Aktualizace č. 3

Zásad

územního

rozvoje

Jihomoravského

kraje

II. Odůvodnění

jihomoravský kraj

KINCEJONK

návrh pro veřejné projednání

srpen 2023

ZÁZNAM O ÚČINNOSTI	
Opatření obecné povahy vydalo:	Zastupitelstvo Jihomoravského kraje
Datum nabytí účinnosti:	
Pořizovatel:	Krajský úřad Jihomoravského kraje
Oprávněná úřední osoba:	Ing. arch. Eva Hamrlová
Funkce:	vedoucí odboru územního plánování a stavebního řádu
Razítko a podpis:	

POŘIZOVATEL:

Krajský úřad Jihomoravského kraje
Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

ZPRACOVATEL:

knesl kynčl architekti s.r.o
Šumavská 416/15, 602 00 Brno

zodpovědný projektant:

doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D.
– autorizovaný architekt ČKA, č. autorizace: 02 672

zpracovatelský tým:

doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D.
– vedoucí týmu, specialista na urbanismus a udržitelný rozvoj území

Ing. arch. Jiří Knesl
– specialista na urbanismus a udržitelný rozvoj území

Ing. arch. Bohuš Zoubek
– specialista na urbanismus a udržitelný rozvoj území

Ing. arch. Jan Špirit
– specialista na GIS, spoluřešitel v oblasti urbanismu a udržitelného rozvoje území

Mgr. Ondřej Hrejsemnou
– spoluřešitel v oblasti GIS, spoluřešitel v oblasti urbanismu a udržitelného rozvoje území

Obsah

Textová část odůvodnění A3 ZÚR JMK:

A. Postup při pořízení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK.....	1
A.1. Východiska.....	3
A.2. Žádost oprávněného investora.....	3
A.3. Rozhodnutí o pořízení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK	5
A.4. Projednání Aktualizace č. 3 ZÚR JMK dle § 42b stavebního zákona	5
B. Vyhodnocení splnění požadavků a podmínek obsažených v Obsahu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK.....	7
C. Výsledek přezkoumání návrhu A3 ZÚR JMK.....	11
C.1. Soulad s politikou územního rozvoje.....	13
C.2. Soulad s cíli a úkoly územního plánování	21
C.3. Soulad s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů.....	25
C.4. Soulad s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů	25
D. Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí	27
E. Stanovisko podle § 37 odst. 6 stavebního zákona	31
F. Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 37 odst. 6 stavebního zákona zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly	35
G. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení	39
G.1. Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit v politice územního rozvoje	41
G.2. Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v politice územního rozvoje a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy)	41

G.3. Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v politice územního rozvoje a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu.....	42
G.4. Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv, včetně stanovení využití, které má být prověřeno u ploch územních rezerv	42
G.5. Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje.....	49
G.6. Stanovení cílových kvalit krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení	50
G.7. Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit.....	50
G.8. Stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury.....	50
G.9. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií.....	51
G.10. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých je pořízení a vydání regulačního plánu orgány kraje podmínkou pro rozhodování o změnách jejich využití, včetně stanovení, zda se bude jednat o regulační plán z podnětu nebo na žádost, a lhůty pro vydání regulačního plánu z podnětu	51
G.11. Zadání regulačního plánu pro plochu nebo koridor vymezený podle kapitoly J.....	51
G.12. Stanovení pořadí změn v území (etapizace)	51
G.13. Stanovení kompenzačních opatření podle § 37 odst. 8 stavebního zákona	51
G.14. Údaje o počtu listů Zásad územního rozvoje a počtu výkresů grafické části	51
G.15. Seznam použitých zkratk a pojmů	52
G.16. Přehled použitých podkladů	52
G.17. Údaje o počtu listů textové části a počtu výkresů grafické části A3 ZÚR JMK.....	52
H. Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších (nadregionálních) vztahů	55
H.1. Koordinace využívání území se sousedními kraji.....	57
H.2. Koordinace využívání území se sousedními státy	57

I. Vyhodnocení splnění podmínek z případných vyjádření příslušných orgánů sousedních států a výsledků konzultací s nimi	59
J. Výčet záležitostí týkajících se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v politice územního rozvoje (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), s odůvodněním potřeby jejich vymezení	63
K. Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu	67
K.1. Výchozí podmínky a metodika vyhodnocení záborů ZPF a PUPFL	69
K.2. Vyhodnocení záboru zemědělského půdního fondu	70
K.3. Vyhodnocení záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa	70
K.4. Souhrnný odhad záborů půdního fondu	71
K.5. Vztah k dosavadnímu řešení ZÚR JMK	73
L. Rozhodnutí o námitkách	75
M. Vyhodnocení připomínek	79
N. Seznam použitých zkratk	83

Přílohy odůvodnění A3 ZÚR JMK:

Příloha č. 1 odůvodnění – TEXTOVÁ ČÁST ZÚR JMK S VYZNAČENÍM ZMĚN

Grafická část odůvodnění A3 ZÚR JMK:

A3/II.1. Výkres širších vztahů	M 1 : 500 000
A3/II.2. Koordinační výkres	M 1 : 100 000
A3/II.3. Koordinační výkres (4 listy včetně legendy)	M 1 : 50 000
A3/II.4. Schéma dopravní infrastruktury	M 1 : 200 000

Kapitola A

Postup při pořízení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK

A. Postup při pořízení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK

A.1. Východiska

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „ZÚR JMK“) byly vydány dne 5. 10. 2016 na 29. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje (dále také „ZJMK“), formou opatření obecné povahy, číslo usnesení 2891/16/Z29 a nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016.

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na svém 33. zasedání dne 17. 9. 2020 vydalo usnesením č. 2835/20/Z33 Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK a usnesením č. 2836/20/Z33 Aktualizaci č. 2 ZÚR JMK, které nabyly účinnosti 31. 10. 2020.

Rozsudkem krajského soudu v Brně zde dne 5. 4. 2022 (č.j. 63 A 6/2021-159), byla zrušena část Aktualizace č. 1 ZÚR JMK – vymezení „nové“ plochy opatření protipovodňové ochrany POP10 v katastrálním území Kníničky a katastrálním území Bystrc.

A.2. Žádost oprávněného investora

Odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Jihomoravského kraje (dále jen „OÚPSŘ“), jako pořizovatel Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, obdržel dne 7. 11. 2022 návrh Správy železnic s názvem „*Návrh oprávněného investora na pořízení aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje podle § 42a stavebního zákona*“, vedený pod č.j. JMK 159148/2022 (dále jen „Návrh OI“).

Věcně se Návrh OI týká záměru vysokorychlostní tratě (VRT) v úsecích Praha – Brno a Brno – Břeclav. Pro území Jihomoravského kraje platí Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje ve znění aktualizace č. 1 a 2 (dále také „ZÚR JMK“), ve kterých je pro záměry VRT v řešených úsecích vymezena územní rezerva RDZ01 VRT (Praha – Havlíčkův Brod –) hranice kraje – Javůrek, územní rezerva RDZ02 VRT Javůrek – Brno a územní rezerva RDZ05 VRT Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko (– Wien) v proměnlivé šířce koridoru do 600 m. V úseku VRT Brno – Šakvice je vymezen návrhový koridor DZ11 o šířce 200 m.

Odbor územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Jihomoravského kraje (dále jen „OÚPSŘ“) v souladu s ust. § 42a odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále také „stavební zákon“), prověřil, že návrh, který podal oprávněný investor – Správa železnic obsahuje:

- a) údaje umožňující identifikaci navrhovatele, včetně uvedení skutečností prokazujících, že je oprávněn podat návrh na pořízení aktualizace zásad územního rozvoje:

Správa železnic, státní organizace (IČO 70994234, DIČ CZ709942234) se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město, zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl A, vložka 48384 je dle § 21 zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů, vlastníkem, správcem a provozovatelem veřejné dopravní infrastruktury, tj. oprávněným investorem podle § 23a stavebního zákona.

- b) důvody pro pořízení aktualizace zásad územního rozvoje:

Důvody pro pořízení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK vyplývají z přípravy realizace vysokorychlostních tratí (VRT) v ČR. Pro VRT v úseku hranice kraje Vysočina/Jihomoravský kraj – Brno a v úseku Šakvice –

Břeclav jsou v ZÚR JMK vymezeny územní rezervy za účelem prověření plošných nároků VRT. Umístění trasy pro záměr VRT bylo prověřováno ve Studii proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav, která byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 25. 1. 2022. Na základě schválených výstupů ze Studie proveditelnosti tak Správa železnic podala návrh na pořízení aktualizace ZÚR JMK, tj. převedení územní rezervy do návrhových koridorů včetně zařazení do veřejně prospěšných staveb v úseku VRT hranice kraje Vysočina/Jihomoravský kraj – Brno a v úseku VRT Šakvice – Rakvice (prodloužení návrhového koridoru DZ11).

Na základě prověření stávajících podmínek v území vyplynula potřeba upravit koridor územní rezervy RDZ05 VRT Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko (– Wien), tj. jeho zúžení v úseku východně od města Břeclavi.

Záměr VRT je vymezen v celostátním dokumentu, kterým je Politika územního rozvoje České republiky ve znění závazném od 1. 9. 2021 pod označením ŽD3 – RS2 úsek Brno – Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko, Slovensko (– Wien/Bratislava) a ŽD4 – RS1 úsek Praha – Brno.

c) návrh obsahu aktualizace zásad územního rozvoje:

- Posouzení a vymezení návrhového koridoru pro vysokorychlostní trať (VRT) v úseku hranice kraje Vysočina/Jihomoravský kraj – Brno (VRT Vysočina fáze I) a v úseku Šakvice – Rakvice (VRT Jižní Morava), umožňujícího umístění záměru včetně všech souvisejících staveb a současně zařazení záměru do veřejně prospěšných staveb. Vymezení návrhového koridoru je navrhováno v základní šířce 200 m s případným rozšířením v místech, kde je to nezbytné z důvodu budoucího zpřesnění technického řešení.

Obce dotčené záměrem: Domašov, Javůrek, Lesní Hluboké, Zálesná Zhoř, Ostrovačice, Říčany, Říčky, Veverské Knínice, Moravany, Omice, Ostopovice, Popůvky, Troubsko, Brno, Šakvice, Zaječí a Rakvice.

- Úprava koridoru územní rezervy RDZ05 VRT Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko (– Wien), tj. jeho zúžení v úseku východně od města Břeclavi.

Obce dotčené záměrem: Břeclav

Podkladem pro řešení návrhu aktualizace je Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav (schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 25. 1. 2022) a podklad – úprava koridoru RDZ05 VRT.

d) stanovisko příslušného orgánu ochrany přírody podle zákona o ochraně přírody a krajiny k navrhovanému obsahu aktualizace zásad územního rozvoje, ve kterém uvede, zda je možné vyloučit významný vliv na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast či nikoliv:

Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje (dále jen „OŽP“) ve svém stanovisku (podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.) ze dne 23. 9. 2022 vyloučil významný vliv obsahu aktualizace ZÚR JMK na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast, tj. na lokality soustavy Natura 2000. Stanovisko OŽP je přiloženo k Návrhu OI.

e) stanovisko Ministerstva životního prostředí k navrhovanému obsahu aktualizace zásad územního rozvoje, ve kterém i s přihlédnutím k stanovisku orgánu ochrany přírody podle písm. d) uvede, zda má být návrh aktualizace posuzován z hlediska vlivů na životní prostředí, případně stanoví podrobnější požadavky podle § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí:

Ministerstvo životního prostředí ve svém stanovisku podle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona ze dne 26.10.2022 a postupem podle ustanovení § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí došlo k závěru, že navrhovaný obsah aktualizace ZÚR JMK může mít významný vliv na životní prostředí a veřejné zdraví, a proto je nezbytné provést jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (tzv. proces SEA). Stanovisko MŽP je přiloženo k Návrhu OI.

- e) návrh úhrady nákladů na zpracování aktualizace zásad územního rozvoje, vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, pokud se zpracovává, vyhotovení úplného znění zásad územního rozvoje po jejich aktualizaci, náklady podle § 45 odst. 2, náklady na zpracování změn regulačních plánů touto aktualizací vyvolaných a vyhotovení úplného znění regulačních plánů po jejich změně, popřípadě náklady podle § 71 odst. 7:

Správa železnic sdělila, že je připravena uhradit vynaložené náklady na zpracování aktualizace ZÚR JMK, na vyhotovení úplného znění ZÚR JMK po jejich aktualizaci, náklady podle ust. § 45 odst. 2 stavebního zákona (tj. náklady na zpracování změn územních plánů vyplývajících ze ZÚR JMK), náklady na zpracování změn regulačních plánů touto aktualizací vyvolaných a vyhotovení úplného znění regulačních plánů po jejich změně a náklady podle § 71 odst. 7 stavebního zákona, za předpokladu, že budou vyvolány výhradní potřebou Správy železnic.

Stanovisko OÚPSŘ dle § 42a odst. 4 stavebního zákona:

OÚPSŘ posoudil návrh oprávněného investora – Správy železnic a došel k závěru, že splňuje všechny náležitosti podle ust. § 42a odst. 2 stavebního zákona.

Na základě předloženého Návrhu OI a výše uvedeného posouzení OÚPSŘ doporučil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje rozhodnout dle § 42a odst. 2 stavebního zákona o pořízení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK zkráceným postupem na návrh Správy železnic a o jejím obsahu a podmínit v souladu s § 42a odst. 6 stavebního zákona její pořízení úhradou nákladů uvedených v § 42a odst. 2 písm. f) stavebního zákona navrhovatelem.

A.3. Rozhodnutí o pořízení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK

ZJMK na svém 16. zasedání konaném dne 15. 12. 2022 rozhodlo na základě podnětu oprávněného investora (Správy železnic s.o.) o pořízení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK zkráceným postupem podle ust. § 42a stavebního zákona. V souladu s ust. § 37 stavebního zákona bylo k návrhu A3 ZÚR JMK zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ), jehož součástí je vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA), tj. oddíl A VVURÚ).

A.4. Návrh Aktualizace č. 3 ZÚR JMK pro veřejné projednání

Projektant odevzdal 2. 6. 2023 návrh Aktualizace č. 3 ZÚR JMK pro veřejné projednání, v průběhu přijímacího řízení obdržel Krajský úřad žádost oprávněného investora o lokální úpravu vymezení koridoru pro VRT (na základě souběžně probíhajících projekčních prací na DÚR). Projektant na základě podkladů od oprávněného investora upravit řešení návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK pro veřejné projednání.

A.5. Projednání Aktualizace č. 3 ZÚR JMK dle § 42b stavebního zákona

Bude doplněno po veřejném projednání.

Kapitola B

Vyhodnocení splnění požadavků a podmínek obsažených v Obsahu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK

B. Vyhodnocení splnění požadavků a podmínek obsažených v Obsahu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK

Jednotlivé části textu Obsahu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK jsou uvedeny dále v rámečcích, pod nimi je doplněn komentář, jak byly dané záležitosti splněny.

B.1.1. Část 1

Věcně se Návrh Správy železnic týká záměru vysokorychlostní tratě (VRT) v úsecích Praha – Brno a Brno – Břeclav. Pro území Jihomoravského kraje platí Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje ve znění aktualizace č. 1 a 2 (dále také „ZÚR JMK“), ve kterých je pro záměry VRT v řešených úsecích vymezena územní rezerva RDZ01 VRT (Praha – Havlíčkův Brod –) hranice kraje – Javůrek, územní rezerva RDZ02 VRT Javůrek – Brno a územní rezerva RDZ05 VRT Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko (– Wien) v proměnlivé šířce koridoru do 600 m. V úseku VRT Brno – Šakvice je vymezen návrhový koridor DZ11 o šířce 200 m.

Splnění požadavku:

Text neobsahuje žádný požadavek. Bere se na vědomí.

B.1.2. Část 2

Předmětem řešení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK je:

1) Vymezení návrhového koridoru pro vysokorychlostní trať (VRT) v úseku hranice kraje Vysočina/Jihomoravský kraj – Brno (VRT Vysočina fáze I) a v úseku Šakvice – Rakvice (VRT Jižní Morava), umožňujícího umístění záměru včetně všech souvisejících staveb a současně zařazení záměru do veřejně prospěšných staveb. Vymezení návrhového koridoru je navrhováno v základní šířce 200 m s případným rozšířením v místech, kde je to nezbytné z důvodu budoucího zpřesnění technického řešení.

Obce dotčené záměrem: Domašov, Javůrek, Lesní Hluboké, Zálesná Zhoř, Ostrovačice, Říčany, Říčky, Veverské Knínice, Moravany, Omice, Ostopovice, Popůvky, Troubsko, Brno, Šakvice, Zaječí a Rakvice.

Splnění požadavku:

Požadavek na vymezení návrhového koridoru pro VRT Praha – Brno v úseku ležícím na území Jihomoravského kraje byl splněn. V aktualizaci byly zrušeny územní rezervy RDZ01 a RDZ02 a byl vymezen návrhový koridor DZ13, který je zároveň vymezen jako veřejně prospěšná stavba (viz bod 129c, 129d Přílohy odůvodnění A3 ZÚR JMK, výkresy A3/I.2 a A3/I.4 A3 ZÚR JMK a kap. G.4 odůvodnění A3 ZÚR JMK).

Požadavek na vymezení návrhového koridoru pro VRT Šakvice – Rakvice byl splněn. V aktualizaci byla zrušena dotčená část územní rezervy RDZ05 a byl prodloužen dosavadní návrhový koridor DZ11, který je zároveň vymezen jako veřejně prospěšná stavba (viz bod 129a, 129b Přílohy odůvodnění A3 ZÚR JMK, výkresy A3/I.2 a A3/I.4 A3 ZÚR JMK a kap. G.4 odůvodnění A3 ZÚR JMK).

B.1.3. Část 3

Předmětem řešení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK je:

2) Úprava koridoru územní rezervy RDZ05 VRT Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko (– Wien), tj. jeho zúžení v úseku východně od města Břeclavi.

Obce dotčené záměrem: Břeclav

Splnění požadavku:

Požadavek na úpravu územní rezervy pro vysokorychlostní trať u Břeclavi byl splněn. V aktualizaci bylo vymezení rezervy RDZ05 upraveno dle podkladu od oprávněného investora (viz bod 129c, 129d Přílohy odůvodnění A3 ZÚR JMK, výkresy A3/I.2 a A3/I.4 A3 ZÚR JMK a kap. G.4 odůvodnění A3 ZÚR JMK).

B.1.4. Část 4

Současně s návrhem Aktualizace č. 3 ZÚR JMK bude zpracováno vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož součástí bude vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA).

Splnění požadavku:

Požadavek byl splněn. Současně se Aktualizací č. 3 ZÚR JMK je zpracováno vyhodnocení jejích vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je také vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) – viz samostatný dokument Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

B.1.5. Část 5

Aktualizace č. 3 ZÚR JMK bude pořizována zkráceným postupem podle ust. § 42a stavebního zákona na základě návrhu Správy železnic, která je vlastníkem, správcem a provozovatelem veřejné dopravní infrastruktury, tj. v souladu s § 23a stavebního zákona vystupuje z pozice oprávněného investora.

Splnění požadavku:

Požadavek byl splněn. Zastupitelstvo JMK na základě návrhu oprávněného investora (Správy železnic, s.o.) na svém 16. zasedání usnesením č. 1596/22/Z16 ze dne 15.12.2022 rozhodlo o obsahu a pořizení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK zkráceným postupem podle § 42a stavebního zákona.

Kapitola C

Výsledek přezkoumání návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK

C. Výsledek přezkoumání návrhu A3 ZÚR JMK

Krajský úřad Jihomoravského kraje přezkoumal soulad návrhu A3 ZÚR JMK s požadavky uvedenými v § 40 odst. 1 stavebního zákona s výsledkem:

C.1. Soulad s politikou územního rozvoje

Povinnost respektovat Politiku územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3, 4 a 5 (dále také „PÚR ČR“), v návrhu A3 ZÚR JMK vyplývá z § 31 odst. 4 stavebního zákona, kde je stanoveno, že PÚR ČR je závazná pro pořízení zásad územního rozvoje, a tudíž i pro jejich aktualizace.

Řešení A3 ZÚR JMK je v souladu platnou PÚR ČR ve znění závazném od 1. 9. 2021 – konkrétně viz následující text.

C.1.1. Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území

V kapitole 2. PÚR ČR jsou stanoveny republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území.

> **A3 ZÚR JMK** nemění stanovení krajských priorit územního plánování.

Jednotlivé republikové priority územního plánování jsou v A3 ZÚR JMK naplněny nebo respektovány následujícím způsobem:

- *(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty.*

> **A3 ZÚR JMK** respektuje přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území.

- *(14a) Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.*

> **A3 ZÚR JMK** nemá vliv na rozvoj zemědělské výroby ve venkovských územích a respektuje rozvoj ekologických funkcí krajiny. Zábor ZPF je předpokládán jen v nejnútnejším rozsahu.

- *(15) Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel.*

> **A3 ZÚR JMK** nemá vliv na rovnocenné podmínky pro všechny sociální vrstvy a prostorově segregovaná území s negativním vlivem na soudržnost obyvatel.

- *(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve*

spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.

> **A3 ZÚR JMK** byla zpracována jako komplexní dokument v návaznosti na dosud platné ZÚR, které řeší komplexně celé území kraje. A3 ZÚR JMK je zpracována v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací a s využitím územně plánovacích podkladů.

- *(16a) Při územně plánovací činnosti vycházet z principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a regionů, který představuje objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek.*

> **A3 ZÚR JMK** respektuje principy integrovaného rozvoje území, jako objektivního a komplexního posuzování a následného koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek.

- *(17) Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí zejména v hospodářsky problémových regionech a napomoci tak řešení problémů v těchto územích.*

> **V A3 ZÚR JMK** nejsou vymezovány zastavitelné plochy pro vytváření pracovních příležitostí; vymezením koridoru pro VRT se však nabízí možnost zlepšení podmínek pro dopravní obslužnost mezi hlavními sídly i napojení regionů na tato sídla. Tím lze zlepšit podmínky pro podnikání a omezit důsledky hospodářských změn v území.

- *(18) Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí.*

> **A3 ZÚR JMK** navrhuje koridor vysokorychlostní tratě tak, aby byl zachován princip polycentricity sídelní struktury. Realizace VRT umožní jak rychlé spojení mezi centry osídlení, tak lepší napojení venkovských oblastí na tato centra. Tím může být posíleno partnerství mezi městskými a venkovskými oblastmi.

- *(19) Vytvářet předpoklady pro rozvoj, využití potenciálu a polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu, vč. území bývalých vojenských újezdů). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.*

> **A3 ZÚR JMK** navrhuje koridory VRT tak, aby efektivně propojil hlavní centra osídlení při respektování stavu a hodnot území, kterým prochází. Trasa VRT je z významné části vedena v koordinaci s dalšími dopravními trasami (konvenční železnice, dálnice) a respektuje tak zásadu sdružování koridorů, která chrání nezastavěné území před přílišnou fragmentací a vytváří podmínky pro účelné využití území úsporné v nárocích na investice i údržbu.

- *(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené*

akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

- > A3 ZÚR JMK** vytváří podmínky pro realizaci trasy VRT, a to vymezením koridoru s několikanásobně větší šířkou, než je reálný rozměr očekávané tratě. V rámci tohoto koridoru budou v navazujících krocích navržena a realizována taková opatření, která zajistí ochranu životního prostředí (např. před hlukem), prostupnost krajiny (např. křížení s migračními koridory a s územním systémem ekologické stability), krajinného rázu (doplnění trasy zelení) a zemědělského využití okolní krajiny (např. realizace účelových komunikací pro obsluhu území). Přitom bude respektován požadavek na efektivní využití koridoru, čímž bude minimalizován vliv na půdní fond.
- *(20a) Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury a při vymezování ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny, uplatňovat integrované přístupy k předcházení a řešení environmentálních problémů.*
 - > V A3 ZÚR JMK** jsou navržené záměry umístěny s ohledem na situaci v území tak, aby v co nejmenší míře ovlivňoval migrační propustnost krajiny pro živočichy a člověka. Prostupnost napříč koridorem VRT bude zajištěna mimoúrovňovými kříženími v místech, kde bude VRT procházet na mostech či estakádách nebo v tunelech. Podrobnější řešení bude prověřeno v navazující projektové přípravě.
 - *(21) Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých ploch nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročné formy krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.*
 - > V A3 ZÚR JMK** jsou navržené záměry umístěny v koordinaci s již existujícími dopravními koridory (konvenční železnice, dálnice). Tím je omezen jeho vliv na rekreační území v nezastavěném území kolem sídel. Zajištění prostupnosti území napříč koridorem je popsáno v předchozím bodě.
 - *(22) Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy udržitelného cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo).*
 - > A3 ZÚR JMK** má územní potenciál pro ovlivnění cestovního ruchu. Vymezením návrhových koridorů VRT posílí pozice kraje a zejména metropolitní oblasti Brna v dopravních systémech nadregionálního a mezinárodního významu. Díky převedení většiny vlaků dálkové osobní dopravy

na novou VRT se významně kapacitně odlehčí úsekům na konvenčních tratích, které bude možno více využívat pro osobní dopravu. Následně lze očekávat zlepšení podmínek pro různé formy cestovního ruchu.

- (23) *Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. U stávající i budované sítě dálnic, kapacitních komunikací a silnic I. třídy zohledňovat i potřebu a možnosti umístění odpočívek, které jsou jejich nedílnou součástí. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených koridorů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).*

> **A3 ZÚR JMK** svým řešením respektuje tuto prioritu. Vymezuje koridor VRT za účelem zkvalitnění dopravní infrastruktury a zabezpečení lepší dostupnosti území. Koridor je navržen tak, aby byl rozsah fragmentace krajiny minimální a aby bylo možné už jeho trasováním co nejvíce omezit nepříznivé účinky tranzitní železniční dopravy na obydlené oblasti. V místech, kde se koridor přibližuje obytnému území, budou realizována taková opatření, která zajistí splnění hygienických limitů v daném území.

- (24) *Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).*

> **A3 ZÚR JMK** vytváří podmínky pro zlepšování dostupnosti území doplněním vysokorychlostní železniční tratě v území rozvojových os. Návrhem koridorů vysokorychlostní dopravy vytváří podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti environmentálně šetrné formy dopravy, přitom budou v rámci realizace zajištěny podmínky pro ochranu území, zejména před hlukem.

- (24a) *Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových nebo zemědělských areálů.*

> **A3 ZÚR JMK** nemá potenciál pro přímé ovlivnění imisní situace. Vysokorychlostní doprava je environmentálně šetrnou formou dopravy, která potenciálně snižuje zastoupení dopravy automobilové. A3 ZÚR JMK neřeší umísťování koncentrované výrobní činnosti do území.

- (25) *Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho atd.) s cílem jim předcházet a minimalizovat jejich negativní dopady. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umísťování staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území a využívání přírodě blízkých opatření pro zadržování a akumulaci povrchové vody tam, kde je to možné s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu, jako jedno z adaptačních opatření v případě dopadů změny klimatu.*

V území vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání srážkových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní a sucha.

Při vymezování zastavitelných ploch zohlednit hospodaření se srážkovými vodami.

> **A3 ZÚR JMK** nemá vliv na tuto prioritu. Zachování příznivých hydrogeologických poměrů v území bude součástí navazujících správních řízení při umísťování VRT. Součástí řešení VRT bude odvodnění stavby, které nezhorší odtokové poměry v území.

- (26) *Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvláště odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.*

> **A3 ZÚR JMK** respektuje vymezená záplavová území. Řešení VRT bude v dalších stupních navrženo tak, aby byla záplavová území respektována a aby pokud možno nedošlo ke zhoršení odtokových poměrů.

- (27) *Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury, včetně podmínek pro rozvoj digitální technické infrastruktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami.*

Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítě regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.

> **A3 ZÚR JMK** navrhuje koridor VRT tak, aby efektivně propojil hlavní centra osídlení při respektování stavu a hodnot území, kterým prochází. Trasa VRT je z významné části vedena v koordinaci s dalšími dopravními trasami (konvenční železnice, dálnice) a respektuje tak zásadu sdružování koridorů. Návrh koridoru vysokorychlostní dopravy vytváří dobré podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní železniční dopravy pro spojení městských a venkovských oblastí, a tím zajistí předpoklady pro hospodářský rozvoj území.

- (28) *Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat potřeby rozvoje území v dlouhodobém horizontu a nároky na veřejnou infrastrukturu, včetně veřejných prostranství. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je vhodné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.*

> **A3 ZÚR JMK** zohledňuje nároky na další vývoj území v dlouhodobých souvislostech. Navrhuje koridor VRT, který může být prospěšný pro dlouhodobý hospodářský rozvoj území.

- (29) *Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné, cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné.*

> **A3 ZÚR JMK** navrhuje rozvoj železniční dopravní infrastruktury doplňující stávající železniční síť o novou trasu vysokorychlostní dopravy s návazností na další druhy dopravy (např. v místech přestupních terminálů). Umožňuje tak rovné příležitosti mobility a dosažitelnosti území při minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí.

- (30) *Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.*

> **Pro A3 ZÚR JMK** není relevantní.

- (31) *Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, šetrné k životnímu prostředí, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik při respektování přednosti zajištění bezpečného zásobování území energiemi.*

> **Pro A3 ZÚR JMK** není relevantní.

C.1.2. Rozvojové oblasti a rozvojové osy

V kap. 3. PÚR jsou vymezeny rozvojové oblasti a rozvojové osy mezinárodního a republikového významu.

> **A3 ZÚR JMK** nemění upřesnění rozvojových oblastí ani os.

C.1.3. Specifické oblasti

V kap. 4. PÚR jsou vymezeny oblasti se specifickými hodnotami a se specifickými problémy mezinárodního a republikového významu.

> **A3 ZÚR JMK** nemění vymezení specifických oblastí.

C.1.4. Koridory a plochy dopravní infrastruktury

V kap. 5. PÚR jsou vymezeny koridory a plochy dopravní infrastruktury mezinárodního a republikového významu.

> **A3 ZÚR JMK** upravuje zpřesnění některých záměrů PÚR ČR v dosud platných ZÚR JMK, konkrétně se jedná o koridory vysokorychlostní dopravy ŽD3 (čl. 83c PÚR ČR) a ŽD4 (čl. 83d PÚR ČR)

➤ **Koridor vysokorychlostní dopravy ŽD3**

Vymezení:

RS2 úsek Brno–Šakvice–Břeclav–hranice ČR/Rakousko, Slovensko (–Wien/Bratislava)

Důvody vymezení:

Potřeba vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Brno–Šakvice a stávajícího koridoru trati v úseku Šakvice–Břeclav–hranice ČR/Rakousko, Slovensko (–Wien/Bratislava) pro případné územní změny vynucené zvyšováním rychlosti na stávajícím koridoru. Propojení ČR na vysokorychlostní železnici v Rakousku a připojení na Slovensko. Splnění požadavků TEN-T.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy Brno–Šakvice a případné územní změny na stávajícím koridoru.

Úkoly pro územní plánování:

Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Brno–Šakvice–Břeclav–hranice ČR/Rakousko, Slovensko (–Wien/Bratislava).

Pro koridor ŽD3 byla v letech 2017–2020 zpracována Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati (VRT) Praha – Brno – Břeclav (SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s.), jejímž cílem bylo nalézt dopravně, technicky, ekonomicky a ekologicky proveditelná, územně průchodná a celospolečensky přínosná řešení pro moderní a rychlé železniční spojení výše uvedených měst.

Studie proveditelnosti prověřila možnosti vedení vysokorychlostní tratě, posoudila ekonomičnost její výstavby a provozu na ní, základní technické řešení, možnou průchodnost územím a vliv stavby na životní prostředí. Studie proveditelnosti byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 25. 1. 2022. Pro úsek Brno–Břeclav byla vybrána varianta BK3 (nová trať Brno–Šakvice + zvýšení rychlosti na 200 km/h v úseku Šakvice–Břeclav).

Pro úsek Šakvice–Rakvice byla následně zpracována Technicko-ekonomická studie (VALBEK-PRODEX–MOTT-EGIS, 2022), která prověřila nový vhodný způsob zapojení nové vysokorychlostní tratě do stávající dvojkolejné železniční tratě č. 280 Břeclav–Brno u Rakvic, neboť původně sledovaný koncept dvoukolejného úrovněvého napojení VRT v žst. Šakvice, obvod Starovičky, nezaručuje dosažení optimální úrovně kvality provozu.

Řešení A3 ZÚR JMK na základě výše uvedených podkladů Ministerstva dopravy zahrnuje prodloužení návrhového koridoru DZ11 pro vysokorychlostní trať v úseku Šakvice–Rakvice (v dosud platných ZÚR JMK je vymezen koridor DZ11 pro VRT v úseku Brno–Šakvice). V navazujícím úseku Rakvice–Břeclav–hranice ČR budou vysokorychlostní vlaky vedeny po stávající trati, přičemž má dojít k její úpravě tak, aby zde vlaky mohly dosahovat rychlosti 200 km/h. Pro přestavbu stávající trati na vyšší rychlost není vymezení koridoru v ZÚR JMK nezbytné. Pro výhledové pokračování vysokorychlostní tratě od Rakvic směrem k Břeclavi (a dále do Rakouska a na Slovensko) jsou v dosud platných ZÚR JMK vymezeny územní rezervy.

Doplněním části koridoru DZ11 Šakvice–Rakvice, vytvořením vhodných podmínek pro napojení nové vysokorychlostní trati od Brna na stávající železniční trať u Rakvic a zachováním koridorů územních rezerv je tedy naplněn požadavek PÚR ČR na vymezení koridoru vysokorychlostní dopravy ŽD3.

➤ **Koridor vysokorychlostní dopravy ŽD4**

Vymezení:

RS1 úsek Praha–Brno

Důvody vymezení:

Potřeba vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha–Brno. Propojení největších měst ČR páteří vysokorychlostní železniční dopravou. Součást TEN-T.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy Praha–Brno s napojením Jihlavy a s upřesněním úseku Praha–Běchovice–Poříčany.

Úkoly pro územní plánování:

Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha–Poříčany–Brno.

Pro koridor ŽD3 byla v letech 2017–2020 zpracována Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati (VRT) Praha – Brno – Břeclav (SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s.), jejímž cílem bylo nalézt dopravně, technicky, ekonomicky a ekologicky proveditelná, územně průchodná a celospolečensky přínosná řešení pro moderní a rychlé železniční spojení výše uvedených měst.

Studie proveditelnosti prověřila možnosti vedení vysokorychlostní tratě, posoudila ekonomičnost její výstavby a provozu na ní, základní technické řešení, možnou průchodnost územím a vliv stavby na životní prostředí. Studie proveditelnosti byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 25. 1. 2022. Pro úsek Praha–Brno byla vybrána varianta SK4 s návrhovou rychlostí 320 km/h a s preferencí plošné obsluhy území.

Řešení A3 ZÚR JMK na základě výše uvedeného podkladu Ministerstva dopravy zahrnuje vymezení návrhového koridoru DZ13 pro vysokorychlostní trať v úseku (Praha –) hranice kraje – Brno.

Vymezením koridoru DZ13 hranice kraje – Brno je naplněn požadavek PÚR ČR na vymezení koridoru vysokorychlostní dopravy ŽD4.

C.1.5. Koridory a plochy technické infrastruktury a souvisejících rozvojových záměrů

V kap. 6. PÚR jsou vymezeny koridory a plochy technické infrastruktury.

➤ **A3 ZÚR JMK** nemění upřesnění koridorů a ploch dopravní infrastruktury.

C.1.6. Další úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování

V kap. 7. PÚR jsou stanoveny další úkoly pro ministerstva, jiné ústřední správní úřady a pro územní plánování.

➤ **A3 ZÚR JMK** se uvedené úkoly netýkají.

C.2. Soulad s cíli a úkoly územního plánování

Soulad s cíli a úkoly územního plánování dle § 18 a 19 stavebního zákona je vyhodnocen následovně:

C.2.1. Soulad s cíli územního plánování

(1) Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

Jednou z rozhodujících vlastností zásad územního rozvoje je jejich strategický plánovací charakter. Ten se projevuje zpřesněním celostátních záměrů a zájmů stanovených v politice územního rozvoje ve specifických podmínkách a nadmístních souvislostech konkrétního kraje a zvláště stanovením priorit územního plánování kraje a určením konkrétních požadavků na využití území kraje, kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách v území a úkolů pro územní plánování v konkrétně vymezených oblastech, osách, plochách a koridorech kraje s mezinárodním, republikovým či nadmístním významem. Zásady územního rozvoje se tím zařazují mezi zásadní strategické dokumenty kraje, mezi důležité krajské politiky, jimiž je rozvoj kraje usměrňován v krátko, středně, i dlouhodobých horizontech. Z takto pojatého poslání a charakteru lze zásady územního rozvoje označit za přínosné k rozvoji území kraje.

Nejvýznamnějšími přínosy A3 ZÚR JMK jsou:

- Upřesnění vymezení ploch a koridorů podle politiky územního rozvoje určených pro vysokorychlostní tratě na území kraje a stanovení zásad a úkolů pro zpřesnění jejich územního vymezení a pro zajištění jejich budoucí bezkolizní funkce se zvláštním zřetelem zejména na zájmy ochrany přírodních a krajinných hodnot v jejich území.
- Vymezení ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby vysokorychlostních tratí, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit.
- Vymezení ploch a koridorů pro územní rezervy ve smyslu § 36 odst. 1 stavebního zákona, tj. uložení podrobnějšího prověření potřeby a plošných nároků těchto záměrů s cílem předcházet zjištěným rizikům a předpokládaným ohrožením.

A3 ZÚR JMK prokazuje v návaznosti na platné ZÚR JMK z obecné povahy i z konkrétní náplně významné přínosy vytvářením vhodných územních podmínek pro předcházení zjištěných rizik ovlivňujících potřeby současné generace obyvatel Jihomoravského kraje i pro předcházení předpokládaných ohrožení podmínek života generací budoucích.

(2) Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje.

A3 ZÚR JMK navazuje na řešení ZÚR JMK, přičemž především upřesňuje koncepci železniční dopravy. Komplexnost řešení účelného využití a prostorového uspořádání území kraje je zajištěna návazností na politiku územního rozvoje a na územně analytické podklady Jihomoravského kraje. Vymezením ploch a koridorů pro dopravní infrastrukturu se stanovenými požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování přispívá A3 ZÚR JMK k zajištění předpokladů pro účelné využití

a prostorové uspořádání území Jihomoravského kraje a vytváří předpoklady pro udržitelný rozvoj území při zachování vyváženého vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území.

Koordinace veřejných a soukromých zájmů v území je zabezpečena především stanovením úkolů pro územní plánování, stanovením požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v ÚPD obcí a dále vymezením veřejně prospěšných staveb.

(3) Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné a soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů.

ZÚR JMK v souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona koordinují nadmístní veřejné záměry změn v území v podmínkách území Jihomoravského kraje se soukromými záměry. Návrh A3 ZÚR JMK vychází z žádosti oprávněného investora (Správy železnic) – pořízení aktualizace ZÚR JMK dle jím předloženého návrhu bylo schváleno ZJMK dne 15. 12. 2022. Aktualizace je pořizována zkráceným postupem – přijatelnost návrhu A3 ZÚR JMK s ohledem na veřejné zájmy hájené dotčenými orgány i s ohledem na soukromé zájmy bude ověřena ve veřejném projednání. Postup pořízení ZÚR JMK je podrobněji popsán v *kap. A. tohoto Odůvodnění A3 ZÚR JMK*.

(4) Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na potenciál rozvoje území a míru využití zastavěného území.

A3 ZÚR JMK nemění principy ochrany a rozvoje hodnot, které jsou v dosud platných ZÚR JMK zajištěny definovanými prioritami územního plánování kraje a stanovenými podmínkami koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot a dále vymezením cílových charakteristik krajiny. Vymezení návrhových koridorů pro dopravní infrastrukturu v nezastavěném území vychází z požadavku nadřazené dokumentace.

C.2.2. Soulad s úkoly územního plánování

(1) Úkolem územního plánování je zejména

a) zjišťovat a posuzovat stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty

Zjištění a posouzení stavu území, jeho přírodních, kulturních a civilizačních hodnot je obsaženo v územně analytických podkladech Jihomoravského kraje, z jejichž analýz, doporučení a závěrů zásady územního rozvoje i jejich aktualizace vychází.

b) stanovovat koncepci rozvoje území, včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území

A3 ZÚR JMK navazuje na koncepci rozvoje území stanovenou v dosud platných ZÚR JMK a dále ji rozvíjí. Koncepce rozvoje území včetně urbanistické koncepce je stanovena v souladu s charakterem území kraje a strukturou jeho osídlení. A3 ZÚR JMK doplňují a rozvíjí koncepci rozvoje území s cílem

dosáhnout vyváženosti vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území Jihomoravského kraje.

c) prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání

Potřeby změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy a rizika byly prověřeny řešením A3 ZÚR JMK a posouzeny ve Vyhodnocení vlivů návrhu A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Závěry VVÚRÚ byly zohledněny v textové a grafické části A3 ZÚR JMK a odůvodněny v textové části odůvodnění A3 ZÚR JMK, zejména v kap. G. *Komplexní zdůvodnění přijatého řešení.*

d) stanovovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na umístění, uspořádání a řešení staveb

A3 ZÚR JMK nemění urbanistické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území stanovené v dosud platných ZÚR JMK v prioritách územního plánování, v koncepci ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot a v cílových charakteristikách krajiny. Koridory vymezené v rámci A3 ZÚR JMK mají stanoveny požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování.

e) stanovovat podmínky pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území

A3 ZÚR JMK navazuje na řešení dosud platných ZÚR JMK a dále ho rozvíjí, a to zejména prostřednictvím zpřesnění a doplnění požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování pro koridory dopravní infrastruktury určené pro vysokorychlostní tratě.

f) stanovovat pořadí provádění změn v území (etapizaci)

A3 ZÚR JMK nemění podmínky stanovené pro pořadí provádění změn v území (etapizace) v dosud platných ZÚR JMK.

g) vytvářet v území podmínky pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a to přírodě blízkým způsobem

A3 ZÚR JMK nemění podmínky stanovené v dosud platných ZÚR JMK pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků.

h) vytvářet v území podmínky pro odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn

ZÚR JMK jsou včetně své aktualizace zásadním strategickým dokumentem kraje, jímž je rozvoj kraje usměrňován v krátko, středně, i dlouhodobých horizontech.

i) stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury a pro kvalitní bydlení

A3 ZÚR JMK navazuje na principy a zásady dosud platných ZÚR JMK týkající se podmínek pro rozvoj sídelní struktury a pro kvalitní bydlení. Obdobně jako u dosud platných ZÚR JMK jsou v úkolech pro územní plánování u nově vkládaných záměrů (zejména dopravní infrastruktury), u kterých bylo v SEA zjištěno potenciální riziko narušení území, vloženy požadavky na ochranu kvality obytného prostředí a na splnění hlukových limitů.

j) prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území

A3 ZÚR JMK vytváří územní podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů, a to především racionálním vymezením koridorů dopravní infrastruktury a nastavením přehledných podmínek pro jejich využití.

k) vytvářet v území podmínky pro zajištění civilní ochrany

A3 ZÚR JMK respektuje limity využití území uplatněné Ministerstvem obrany ČR do územně analytických podkladů kraje. Jedná se o zájmové území Ministerstva obrany ČR, vojenský újezd a objekty důležité pro obranu státu vč. ochranných pásem, letiště a letecké stavby vč. ochranných pásem, elektronická komunikační zařízení a komunikační vedení vč. ochranných pásem.

l) určovat nutné asanační, rekonstrukční a rekultivační zásahy do území

A3 ZÚR JMK neobsahuje stejně jako dosud platné ZÚR JMK návrh asanačních, rekonstrukčních a rekultivačních zásahů.

m) vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhnout kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak

Ochrana území před negativními vlivy záměrů na území podle zvláštních právních předpisů vychází z Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na životní prostředí, kde jsou navržena konkrétní opatření k vyloučení, snížení a zmírnění negativních vlivů a kompenzační opatření. Identifikované vlivy na sledované složky životního prostředí jsou souhrnně prezentovány v hodnotících tabulkách uvedených v příloze č. 2 Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na životní prostředí. Podmínky ochrany území byly promítnuty do úkolů pro územní plánování textové části návrhu A3 ZÚR JMK.

n) regulovat rozsah ploch pro využívání přírodních zdrojů

Regulování rozsahu ploch pro využívání přírodních zdrojů je dáno příslušnými zákony. Ochrana výhradních ložisek, chráněných ložiskových území, dobývacích prostorů a poddolovaných území je vymezena v grafické části odůvodnění A3 ZÚR JMK (v Koordinačním výkrese).

o) uplatňovat poznatky zejména z oborů architektury, urbanismu, územního plánování a ekologie a památkové péče.

Nejnovější vědecké poznatky, zejména z oboru architektury, urbanismu, územního plánování, ekologie a památkové péče, uplatňoval projektant A3 ZÚR JMK průběžně při tvorbě celého dokumentu.

(2) Úkolem územního plánování je také posouzení vlivů politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na udržitelný rozvoj území (§ 18 odst. 1). Pro účely tohoto posouzení se zpracovává vyhodnocení vlivů na životní prostředí s náležitostmi stanovenými v příloze k tomuto zákonu, včetně posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast.

Aktualizace č. 3 ZÚR JMK byla posouzena z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, včetně posouzení vlivů na životní prostředí (Viz kap. D. textové části Odůvodnění A3 ZÚR JMK).

C.3. Soulad s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů

A3 ZÚR JMK i VVURÚ jsou zpracovány v souladu se stavebním zákonem a v souladu s prováděcí vyhláškou č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů (vyhláška). A3 ZÚR JMK je pořizována zkráceným postupem a zpracována dle § 42a a § 42b stavebního zákona; dle § 6, § 8 a přílohy č. 4 vyhlášky. VVURÚ je zpracováno dle přílohy ke stavebnímu zákonu a dle přílohy č. 5 vyhlášky.

C.4. Soulad s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů

A3 ZÚR JMK je zpracována v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů. V územním plánování zájmy podle složkových zákonů hájí tzv. „dotčené orgány“ ve stanoviscích podle § 4 odst. 2 stavebního zákona, která dotčené orgány vydávají pro postupy podle stavebního zákona, které nejsou správním řízením, a které jsou závazným podkladem opatření obecné povahy.

Bude doplněno na základě projednání.

Kapitola D

Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí

D. Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí

Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území bylo zpracováno v plném rozsahu dle Přílohy č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů, s těmito závěry:

Zásady územního rozvoje jsou jedním z nástrojů, kterými kraj určuje základní strategii pro rozvoj svého území s ohledem na podmínky udržitelného rozvoje a na hospodárné využívání území. A3 ZÚR JMK navazuje na ZÚR JMK a její pozdější aktualizace a podporuje příslušnými prostředky a nástroji územního plánování dosažení vyváženosti vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území Jihomoravského kraje. Tímto způsobem A3 ZÚR JMK pozitivně přispívají k udržitelnému rozvoji území Jihomoravského kraje.

A3 ZÚR JMK prokazují z obecné povahy i z konkrétní náplně několik přínosů vytvářením vhodných územních podmínek pro předcházení zjištěných rizik ovlivňujících potřeby současné generace obyvatel Jihomoravského kraje i pro předcházení předpokládaných ohrožení podmínek života generací budoucích.

Jednou z nejvíce důležitých vlastností ZÚR JMK je jejich strategický plánovací charakter. Ten se projevuje zpřesněním celostátních záměrů a zájmů stanovených v politice územního rozvoje ve specifických podmínkách a nadmístních souvislostech konkrétního kraje, a zvláště stanovením priorit územního plánování kraje a určením konkrétních požadavků na využití území kraje, kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách v území a úkolů pro územní plánování v konkrétně vymezených oblastech, osách, plochách a koridorech kraje s mezinárodním, republikovým či nadmístním významem. ZÚR JMK a jejich pozdější Aktualizace se tím zařazují mezi zásadní strategické dokumenty kraje, mezi důležité krajské politiky, jimiž je rozvoj kraje usměrňován v krátkodobých, střednědobých, i dlouhodobých horizontech. Z takto pojatého poslání a charakteru lze ZÚR JMK a jejich pozdější Aktualizace označit za přínosné k rozvoji území kraje.

A3 ZÚR JMK vymezením koridorů vysokorychlostních tratí DZ11 a DZ13 vytváří dobré podmínky pro vyváženost udržitelného rozvoje území. Koridory vysokorychlostních tratí jsou při minimalizaci negativních vlivů pomocí stanovených opatření z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné. Dostupnost, rychlost a plynulost železniční dopravy má potenciálně pozitivní vliv na stav sociálního a hospodářského pilíře. Vymezením návrhových koridorů VRT posílí pozice kraje a zejména metropolitní oblasti Brna v dopravních systémech nadregionálního a mezinárodního významu. Následně lze očekávat zlepšení podmínek pro jeho ekonomický rozvoj a zprostředkovaně nepřímý vliv na nárůst počtu obyvatel přirozenou měnou i migrací, a to zejména v oblastech v návaznosti na koridory. Celkový vliv A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území je hodnocen pozitivně.

Kapitola E

Stanovisko podle § 37 odst. 6 stavebního zákona

E. Stanovisko podle § 37 odst. 6 stavebního zákona

Bude doplněno na základě projednání.

Kapitola F

Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 37 odst. 6 stavebního zákona zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly

**F. Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 37 odst. 6 stavebního zákona
zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky
nebo podmínky zohledněny nebyly**

Bude doplněno na základě projednání.

Kapitola G

Komplexní zdůvodnění přijatého řešení

G. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení

Komplexní odůvodnění Aktualizace č. 3 ZÚR JMK je řazeno dle kapitol textové části ZÚR JMK a navazuje tak svou strukturou na textovou část odůvodnění dosud platných ZÚR JMK.

V následujícím textu jsou popsány změny a úpravy řešení ZÚR JMK, jejichž zapracování proběhlo v rámci A3 ZÚR JMK. Vždy je uvedeno, ke kterým bodům textové části ZÚR JMK se vyznačením změn dané řešení vztahuje (text výroku s vyznačením změn je přílohou č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK), popis úpravy a její odůvodnění.

G.1. Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit v politice územního rozvoje

V rámci A3 ZÚR JMK nebyly zapracovány žádné změny do části týkající se stanovení priorit územního plánování JMK (kap. A ZÚR JMK).

G.2. Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v politice územního rozvoje a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy)

V rámci A3 ZÚR JMK byly zapracovány dále uvedené změny do části týkající se rozvojových oblastí a os (kap. B ZÚR JMK).

G.2.1. Záměry VRT v metropolitní rozvojové oblasti Brno OB3

(k bodu 26 přílohy č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK)

Řešení:

V části „požadavky na uspořádání a využití území“ byly do písm. i) do výčtu záměrů dopravní infrastruktury, jejichž realizace se má podporovat, přidány odrážky zahrnující vysokorychlostní tratě Praha – Brno a Brno – Břeclav.

Odůvodnění:

Vzhledem k významu obou vysokorychlostních tratí v rámci celostátního dopravního systému je jejich doplnění do výčtu hlavních dopravních záměrů v oblasti OB3 nezbytné.

Samotné záměry VRT jsou konkrétně definovány v dalších částech textu (viz body 129a, 129b, 129c, 129d přílohy č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK).

G.2.2. Záměr VRT v rozvojové ose OS5

(k bodu 28 přílohy č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK)

Řešení:

V části „požadavky na uspořádání a využití území“ bylo doplněno písmeno c) s výčtem záměrů dopravní infrastruktury, jejichž realizace se má podporovat, kam byla vložena odrážka se záměrem vysokorychlostní tratě Praha – Brno.

V části „úkoly pro územní plánování“ bylo doplněno písm. b) s úkoly týkající se zpřesnění záměru VRT Praha – Brno.

Odůvodnění:

Vzhledem k významu obou vysokorychlostních tratí v rámci celostátního dopravního systému je jejich doplnění do výčtu hlavních dopravních záměrů v rozvojové ose OS5 nezbytné. Obdobně jsou uváděny záměry dopravní infrastruktury i v ostatních rozvojových oblastech a osách.

Požadavek na upřesnění koridorů pro dopravní záměry zajišťující důležitou vazbu JMK na sousední kraje sem byl vložen obdobně, jako je uveden u jiných rozvojových os. Cílem je zajistit vhodné podmínky pro upřesnění záměrů v navazujících podrobnějších dokumentacích.

Samotný záměr VRT je konkrétně definován v dalších částech textu (viz body 129c, 129d přílohy č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK).

G.2.3. Záměr VRT v rozvojové ose OS10

(k bodu 32 přílohy č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK)

Řešení:

V části „požadavky na uspořádání a využití území“ byla do písm. e) do výčtu záměrů dopravní infrastruktury, jejichž realizace se má podporovat, přidána odrážka se záměrem vysokorychlostní tratě Brno – Břeclav.

V části „úkoly pro územní plánování“ bylo doplněno písm. c) s úkoly týkající se zpřesnění záměru VRT Brno – Břeclav.

Odůvodnění:

Vzhledem k významu vysokorychlostní tratě v rámci celostátního dopravního systému je její doplnění do výčtu hlavních dopravních záměrů v rozvojové ose OS10 nezbytné. Obdobně jsou uváděny záměry dopravní infrastruktury i v ostatních rozvojových oblastech a osách.

Požadavek na upřesnění koridorů pro dopravní záměry zajišťující důležitou vazbu JMK na území sousedních států sem byl vložen obdobně, jako je uveden u jiných rozvojových os. Cílem je zajistit vhodné podmínky pro upřesnění záměrů v navazujících podrobnějších dokumentacích.

Samotný záměr VRT je konkrétně definován v dalších částech textu (viz body 129a, 129b přílohy č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK).

G.3. Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v politice územního rozvoje a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu

V rámci A3 ZÚR JMK nebyly zpracovány žádné změny do části týkající se specifických oblastí (kap. C ZÚR JMK).

G.4. Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv, včetně stanovení využití, které má být prověřeno u ploch územních rezerv

V rámci A3 ZÚR JMK byly zpracovány dále uvedené změny do části týkající se zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu (kap. D ZÚR JMK).

G.4.1. Úprava obecných úkolů pro územní plánování

(k bodu 71 přílohy č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK)

Řešení:

Do textu písm. e) zabývajícího se prostupností nových dopravních tras pro živočichy bylo doplněno, že se to týká zejména velkých savců.

Odůvodnění:

Nové liniové silniční i železniční stavby často přetínají lokální i regionální migrační koridory živočichů. Úprava daného úkolu má za cíl zvýšit důraz na zajištění prostupnosti zejména pro velké savce.

G.4.2. Šířky vymezených koridorů a velikosti ploch

(ke všem bodům dotčených A3 ZÚR JMK přílohy č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK)

Řešení:

Pro záměry měněné či nově vkládané do ZÚR JMK byly v grafické části vymezeny vhodné koridory, které jsou popsány v textové části ZÚR.

Odůvodnění:

Šířky vymezených koridorů a velikosti ploch pro jednotlivé záměry se odvíjejí od podrobnějších podkladů, na základě kterých byly záměry do ZÚR MK vloženy a které jsou popsány u jednotlivých záměrů. Při vymezování koridorů a ploch bylo přitom přihlíženo:

- k podrobnosti daného podkladu a jeho relevantnosti (tj. k míře jistoty/nejistoty cílové podoby záměru vyplývající z daného podkladu);
- k prostorovým nárokům daných záměrů vyplývajících z jejich charakteru (např. typické šířky koridorů používané v ZÚR JMK pro obdobné záměry) a také s přihlédnutím k tomu, zda se jedná o novostavbu či rekonstrukci stávající trasy;
- k případným návaznostem na jiné záměry v území;
- k charakteru území, kterým záměr prochází nebo ve kterém se záměr nachází (např. dotčení zastavěného území nebo vybraných limitů využití území);
- k podrobnosti a měřítku ZÚR;
- k potřebě zajištění dostatečné rezervy pro zpřesnění jednotlivých záměrů (obdobně jako v dosud platných ZÚR JMK).

G.4.3. Požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování u jednotlivých záměrů

(ke všem bodům dotčených A3 ZÚR JMK přílohy č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK)

Řešení:

Pro záměry měněné či nově vkládané do ZÚR JMK byly v textové části upraveny či nově stanoveny požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování.

Odůvodnění:

Stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování a potažmo i pro územní řízení (záměr lze realizovat i na základě platných ZÚR bez potřeby podrobnější ÚPD) vyplývá

z přílohy č. 4 vyhlášky č. 500/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů, kde je uvedeno, že „Ve vymezených oblastech, osách, plochách a koridorech se stanoví požadavky na jejich využití, kritéria a podmínky pro následné rozhodování o možných variantách změn v území a pro jejich posuzování zejména s ohledem na jejich budoucí využití, význam, možná ohrožení, rozvoj a rizika.“

Požadavky na uspořádání a využití území popisují k čemu má daný záměr (koridor/plocha) sloužit a co má svým fungováním naplnit.

Úkoly pro územní plánování obecně obsahují požadavek na zpřesnění a vymezení koridoru/plochy v podrobnější ÚPD či v rámci územního řízení, a to vždy s ohledem na různé nároky, které jsou na něj kladeny. Jsou zde tedy uvedeny požadavky zejména:

- z hlediska jeho budoucího fungování (např. zpřesnit s ohledem na přepravní funkci a požadované technické parametry);
- z hlediska koordinace s jinými záměry (např. zajistit koordinaci s jiným záměrem v daném území);
- z hlediska řešení střetů s limity využití území (minimalizovat vliv na konkrétní území ochrany přírody či území s nerostnými surovinami);
- z hlediska zachování hodnot dotčeného území (např. zachování prostupnosti);
- z hlediska ochrany dotčeného území (např. zajistit podmínky pro realizaci protihlukové ochrany v maximální technicky možné a ekonomicky přijatelné míře).

Některé uvedené požadavky jsou více obecné (např. minimalizovat zábor ZPF), jiné vyplývají z konkrétní situace v daném území (např. zajistit protihlukovou ochranu obytného území, zajistit koordinaci s jiným souvisejícím záměrem).

Uvedené požadavky z velké části vychází z požadavků vzešlých z vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) – tj. požadavků z hlediska ochrany zdraví obyvatel, ochrany biologické rozmanitosti a krajiny, ochrany povrchových a podzemních vod, ochrany zemědělské a lesní půdy, ochrany horninového prostředí a ochrany kulturního dědictví. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí probíhalo souběžně se zpracováním A1 ZÚR JMK, proto byly požadavky vyplývající ze SEA současně vloženy do požadavků k jednotlivým záměrům.

G.4.4. Koncepce železniční dopravy

(k bodu 126 přílohy č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK)

Řešení:

V textu byly zrušeny zmínky o variantním řešení VRT a ŽUB.

Odůvodnění:

Trasy VRT jsou ve vazbě na Brno řešeny invariantně, o umístění ŽUB již bylo na úrovni Ministerstva dopravy rozhodnuto. Jedná se o aktualizaci textů se zohledněním současného stavu věci.

G.4.5. VRT Brno – Rakvice (DZ11)

(k bodům 129a, 129b přílohy č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK)

Řešení:

- V úseku Šakvice–Rakvice byla zrušena část dosavadní územní rezervy RDZ05 a byl zde prodloužen dosavadní návrhový koridor DZ11, který byl zároveň přejmenován na DZ11 VRT Brno – Rakvice.

Územní rezerva RDZ05 byla přejmenována na RDZ05 VRT Rakvice – Břeclav – hranice ČR / Rakousko (– Wien).

- Bylo upraveno znění bodu (129a) týkající se odkazu na PÚR ČR.
- Byly doplněny údaje o šířce nové části koridoru.
- Do výčtu dotčených obcí byly doplněny Rakvice a Zaječí v ORP Břeclav.

Odůvodnění:

Na základě požadavku oprávněného investora (Správy železnic) byl prodloužen dosavadní návrhový koridor DZ11, a to o úsek Šakvice–Rakvice. Řešení odpovídá požadavku PÚR ČR na vymezení vysokorychlostního koridoru ŽD3, trasa je součástí evropských páteřních spojení zahrnutých do TEN-T.

Dne 22. května 2017 byla Vládou České republiky schválena koncepce „Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR“, což je komplexně pojatý systém rychlé železnice, který řeší jak infrastrukturní část (tratě), tak provozní část (linky, vozidla, linky zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu. Vysokorychlostní trať Praha – Brno – Břeclav tvoří páteř tohoto systému a je stěžejní pro další rozvoj dálkové osobní železniční dopravy nejen v rámci České republiky, ale i v evropském měřítku. Podoba nové VRT bude mít výrazný vliv na spojení s okolními státy, zejména s Rakouskem a Slovenskem. Výrazný dopad bude mít tento projekt i do oblasti meziregionální a regionální dopravy v celém území mezi Prahou a Brnem.

Řešení navazuje na dosavadní koncepci prověřenou ve Studii proveditelnosti vysokorychlostní trati (VRT) Praha–Brno–Břeclav (SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 2020). Studie proveditelnosti prověřila možnosti vedení vysokorychlostní tratě, posoudila ekonomičnost její výstavby a provozu na ní, základní technické řešení, možnou průchodnost územím a vliv stavby na životní prostředí. Vybraná varianta BK3 počítala pro úsek Brno–Břeclav s novostavbou vysokorychlostní tratě Brno–Šakvice (pro rychlost 320 km/h) a s jejím napojením na stávající dvojkolejnou trať Šakvice–Břeclav, kde by došlo ke zvýšení rychlosti na 200 km/h. Studie proveditelnosti byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 25. 1. 2022.

Následně se ukázalo že úrovně napojení nové tratě na stávající železnici v Šakvicích nezaručuje dosažení optimální úrovně kvality provozu, a proto byla zpracována Technicko-ekonomická studie v úseku Šakvice–Rakvice (VALBEK-PRODEX–MOTT-EGIS, 2022), která prověřila nový vhodný způsob (mimoúrovňového) zapojení nové vysokorychlostní tratě do stávající dvojkolejné železniční tratě č. 280 Břeclav–Brno u Rakvic. Pro zajištění vhodných podmínek pro budoucí realizaci byl v A3 ZÚR JMK tento úsek doplněn k dosavadnímu koridoru DZ11.

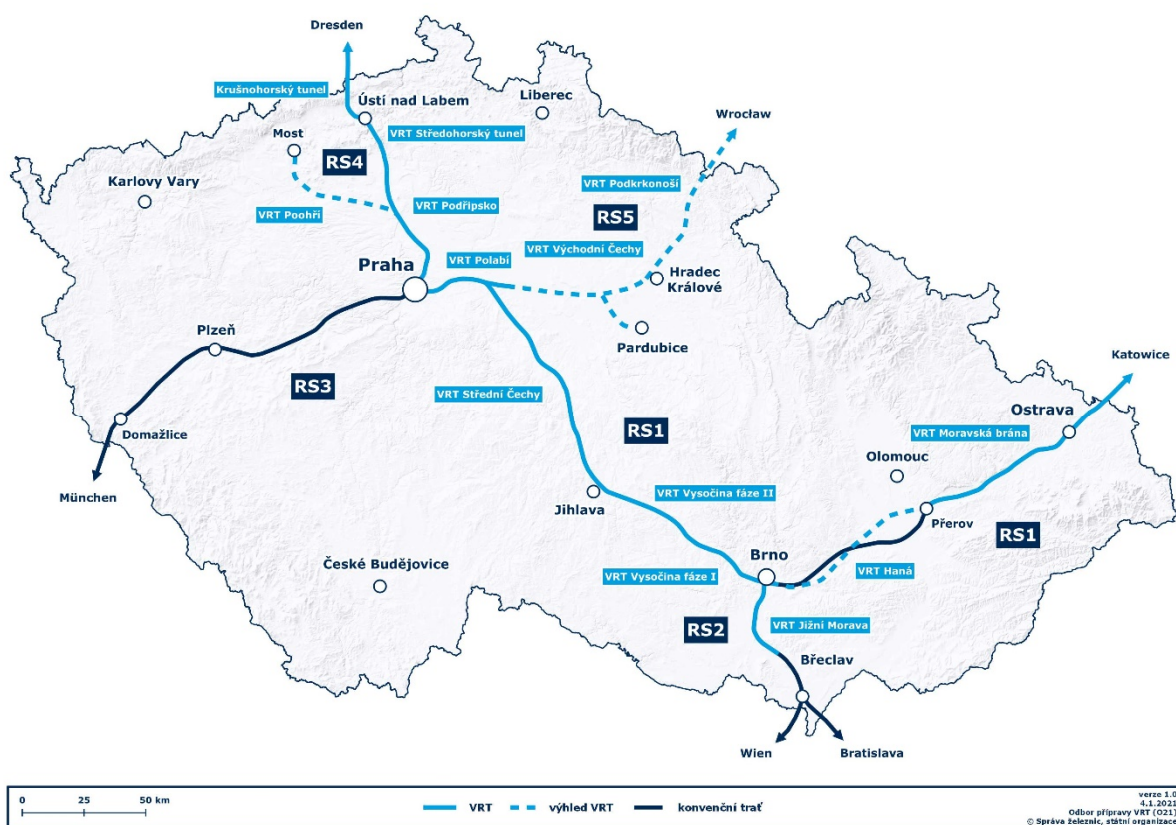
Základní šířka navrženého koridoru 200 m odpovídá dosavadní šířce koridoru DZ11; v místě kontaktu se zástavbou Rakvic je koridor zúžen na 160 m; v místě mimoúrovňového křížení, kde se nová trasa vysokorychlostní železnice rozděluje do dvou samostatných tratí (jižní se úrovně napojuje na kolej směrem do Břeclavi a severní stoupá po náspu, mostem přechází přes stávající železnici a napojuje se na kolej ve směru od Břeclavi) a zároveň je zde počítáno se související přeložkou silnice II/425, je koridor rozšířen až na 460 m. Principy vymezení koridorů jsou popsány také v kap. G.4.1.

Návazně na vymezení návrhového koridoru DZ11 byla zrušena část územní rezervy RDZ05.

Na základě úpravy vymezení koridoru DZ11 byly v textu upraveny údaje týkající se jeho šířky a výčet dotčených obcí.

Odkaz na PÚR byl v textu (129a) upraven s ohledem na platné znění PÚR po vydání Aktualizace č. 4, kde došlo k přepracování kapitoly týkající se vysokorychlostních koridorů. Vzhledem k tomu, že ZÚR zde částečně cituje text PÚR, byla daná část textu nahrazena novým zněním (nové označení a trasování koridoru ŽD3).

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a) a (3b), které sledují především vytváření územních podmínek pro rozvoj dalších center osídlení kraje a posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení, dále prioritu uvedenou v bodě (7) zaměřenou na vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů, a prioritu uvedenou v bodě (8b) zaměřenou na vytváření územních podmínek pro zkvalitnění železniční infrastruktury zajišťující dostupnost všech částí kraje.



Přehledná mapa s vyznačením tras Rychlých spojení (RS), zdroj: Správa železnic

V úkolech pro územní plánování pro koridor DZ11 je kromě jiných uveden také požadavek na nadstandardní protihluková opatření ve vybraných lokalitách, kde se trať přibližuje obytným územím. Nadstandardních protihluková opatření lze splnit i jinými způsoby, než jsou uvedeny v závorce, proto bylo k výčtu možností doplněno, že se jedná o příklady. Požadavek směřuje k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území.

G.4.6. VRT (Praha–) hranice kraje – Brno (DZ13)

(k bodům 129c, 129d přílohy č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK)

Řešení:

- V úseku hranice kraje – Brno byly zrušeny územní rezervy RDZ01 a RDZ02 a byl zde vymezen návrhový koridor DZ13 VRT hranice kraje – Brno.
- V textu byly novému koridoru stanoveny údaje o trase, šířce a dotčených obcích a požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování.

Odůvodnění:

Na základě požadavku oprávněného investora (Správy železnic) byl vymezen návrhový koridor DZ13 pro část trasy VRT Praha–Brno ležící na území Jihomoravského kraje. Řešení odpovídá požadavku PÚR ČR na vymezení vysokorychlostního koridoru ŽD4, trasa je součástí evropských páteřních spojení zahrnutých do TEN-T.

Dne 22. května 2017 byla Vládou České republiky schválena koncepce „Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR“, což je komplexně pojatý systém rychlé železnice, který řeší jak infrastrukturní část (tratě), tak provozní část (linky, vozidla, linky zahrnující novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě vysokorychlostní modernizované i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu. Vysokorychlostní trať Praha – Brno – Břeclav tvoří páteř tohoto systému a je stěžejní pro další rozvoj dálkové osobní železniční dopravy nejen v rámci České republiky, ale i v evropském měřítku. Podoba nové VRT bude mít výrazný vliv na spojení s okolními státy, zejména s Rakouskem a Slovenskem. Výrazný dopad bude mít tento projekt i do oblasti meziregionální a regionální dopravy v celém území mezi Prahou a Brnem.

Řešení navazuje na dosavadní koncepci prověřenou ve Studii proveditelnosti vysokorychlostní trati (VRT) Praha–Brno–Břeclav (SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 2020). Studie proveditelnosti prověřila možnosti vedení vysokorychlostní tratě, posoudila ekonomičnost její výstavby a provozu na ní, základní technické řešení, možnou průchodnost územím a vliv stavby na životní prostředí. Vybraná varianta SK4 počítá s novostavbou vysokorychlostní tratě Praha – Jihlava–Pávov – Brno pro rychlost 320 km/h. Studie proveditelnosti byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 25. 1. 2022.

Řešení ze Studie proveditelnosti bylo na základě požadavku Správy železnic z června 2023 mírně upraveno dle předběžných výstupů souběžně probíhajících projekčních prací na DÚR stavby „RS 1 VRT Velká Bíteš – Brno“. Na základě průzkumů (zejména hydrologických a geologických) a projednání se všemi dotčenými obcemi i s Ředitelstvím silnic a dálnic byla navržena úprava trasy na území obce Troubsko (přímknutí VRT k dálnici D1). Nově navržená trasa VRT je v porovnání s trasou obsaženou ve Studii proveditelnosti výhodnější z následujících aspektů:

- zásah do zastavěného území obce Troubsko (VRT nebude vedena centrální částí obce Troubsko, ale bude ovlivňovat pouze okrajovou část již dnes hůře využitelnou s ohledem na D1);
- fragmentace krajiny (trasa VRT bude více přímknutá k D1 a povede k výrazně menší fragmentaci);
- hlukové zatížení (vedení v souběhu s D1 poskytuje lepší možnosti společného odhlučnění obou staveb);
- geologické poměry v krajině (původně navrhovaná trasa vyžadovala výstavbu hloubeného tunelu v hloubce 25–30 m pod terénem, což se s ohledem na výsledky geologického průzkumu ukázalo jako technicky téměř nerealizovatelné);

- koordinace se silničními stavbami (stavby rozšíření D1 a výstavba silnice I/43, nyní I/73, budou více nezávislé na výstavbě VRT a technické řešení bude výrazně jednodušší);
- výše uvedené se promítá také do celkově výrazně efektivnějšího a hospodárnějšího technického návrhu VRT.

Základní šířka navrženého koridoru je 200 m, lokálně je rozšířena (až na 340 m u Ostopovic v místě souběhu VRT s přeloženou železniční tratí č. 240 Brno–Střelice) nebo zúžena (až na 100 m poblíž zástavby Troubska v souběhu s dálnicí D1) v závislosti na místních podmínkách. Principy vymezení koridorů jsou popsány v kap. G.4.1.

Pro koridor byly stanoveny vhodné požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování. Principy jsou popsány v kap. G.4.2.

Navrhovaný záměr naplňuje prioritu politiky územního rozvoje (24): „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury...“, dále priority územního plánování ZÚR JMK v bodech (3a) a (3b), které sledují především vytváření územních podmínek pro rozvoj dalších center osídlení kraje a posílení vazeb mezi městy a venkovem a mezi blízkými centry osídlení, dále prioritu uvedenou v bodě (7) zaměřenou na vytváření územních podmínek pro kvalitní dopravní napojení JMK na evropskou dopravní síť včetně zajištění požadované úrovně a parametrů procházejících multimodálních koridorů, a prioritu uvedenou v bodě (8b) zaměřenou na vytváření územních podmínek pro zkvalitnění železniční infrastruktury zajišťující dostupnost všech částí kraje.

V úkolech pro územní plánování pro koridor DZ13 je kromě jiných uveden také požadavek na nadstandardní protihluková opatření zejména při průchodu tratě lokalitami Popůvky, Troubsko, Ostopovice a Brno, kde se železnice přibližuje k obytným územím. Tento požadavek směřuje k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území.

G.4.7. Zrušení územních rezerv RDZ01, RDZ02

(k bodům 303, 304, 305, 306 přílohy č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK)

Řešení:

- V úseku hranice kraje – Brno byly zrušeny územní rezervy RDZ01 a RDZ02.
- V textu byly zrušeny údaje týkající se uvedených územních rezerv.

Odůvodnění:

V úseku hranice kraje – Brno byl vymezen návrhový koridor pro vysokorychlostní trať DZ13. Z toho důvodu byly dosavadní územní rezervy RDZ01 a RDZ02, které chránily území pro daný záměr VRT, zrušeny. Podrobněji viz kap. G.4.6.

G.4.8. Terminál VRT Brno (RDZ11)

(k bodům 303, 304 přílohy č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK)

Řešení:

- Byla vymezena nová územní rezerva RDZ11, ve které má být v budoucnu umístěn terminál na vysokorychlostní trati Praha–Brno.

- V textu byly nové územní rezervě stanoveny údaje o trase, šířce a dotčených obcích a požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování.

Odůvodnění:

V rámci A3 ZÚR JMK je vymezen návrhový koridor pro vysokorychlostní železnici Praha–Brno (úsek na území Jihomoravského kraje). Dle koncepce rychlých spojení a také dle zpracované Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati (VRT) Praha–Brno–Břeclav (SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 2020) je trasa VRT zaústěna do žst. Brno hl. n., která je již uvažována v nové poloze. Modernizace železničního uzlu Brno je jedním z důležitých předpokladů plnohodnotného fungování vysokorychlostní tratě. Ve studii je zároveň na území města Brna v těsné vazbě na dálnice D1, D2 a D52 navržen také nový vedlejší přestupní terminál „Brno-Vídeňská“, kde budou vybrané vlaky zastavovat a který umožní lepší napojení jižní části Brna i širšího regionu na VRT bez nutnosti zajíždět do širšího centra města.

Studie proveditelnosti VRT obsahuje pouze koncepční návrh terminálu, pro jeho přesnější umístění a zajištění potřebných dopravních, prostorových a funkčních vazeb se v současné době zpracovává územní studie, kterou pořizuje Jihomoravský kraj a která navrhne a posoudí různé varianty terminálu a nalezne nejvhodnější řešení. Výstup územní studie bude známý až po projednání A3 ZÚR JMK a cílové řešení terminálu bude do ZÚR JMK vloženo v některé z dalších aktualizací.

Aby bylo do té doby území pro možné umístění terminálu ochráněno před nevhodnými zásahy, které by mohly jeho realizaci omezit nebo znemožnit, je v A3 ZÚR JMK vymezena územní rezerva RDZ11. Ta zahrnuje celou oblast (přiléhající ze severní a jižní strany k navrženému koridoru DZ13 – viz kap. G.4.6), která může být umístěním terminálu územně dotčena – jedná se tedy nejen o území, kde bude umístěn vlastní terminál s parkovištěm P+R a navazujícími zastávkami hromadné dopravy, ale také o území nezbytné pro jeho napojení na dopravní infrastrukturu a zapojení do struktury města.

Předběžně se uvažuje s dvěma variantami umístění terminálu – variantou Vídeňská umístěnou ve východní části územní rezervy RDZ11 a s variantou Starý Lískovec situovanou v západní části území poblíž dnešní žst. Starý Lískovec. Terminál bude sloužit jako přestupní uzel mezi VRT, konvenční regionální železnici (trať č. 240), hromadnou dopravou (trolejbus nebo tramvaj) a individuální automobilovou dopravou (parkoviště P+R). Pro obsluhu terminálu IAD bude zřejmě nezbytné jeho přímé napojení na dálnici D1, aby nebyla zatěžována městská dopravní síť. Vzhledem k tomu, že terminál bude velmi těsně navazovat na zástavbu města Brna bude vhodné ho do struktury města vhodně zapojit. Rozsah územní rezervy RDZ11 je tedy stanoven i s ohledem na tyto požadavky.

G.4.9. Úprava územní rezervy RDZ05

(k bodům 311, 312 přílohy č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK)

Řešení:

- V úseku Šakvice–Rakvice byla zrušena územní rezerva RDZ05.
- U Břeclavi byl upraven rozsah územní rezervy RDZ05.
- V textu byly upraveny údaje týkající se uvedených územních rezerv.

Odůvodnění:

V úseku Šakvice–Rakvice byl prodloužen návrhový koridor pro vysokorychlostní trať DZ11. Z toho důvodu byla část dosavadní územní rezervy RDZ05, která chránila území pro daný záměr VRT, zrušena. Podrobněji viz kap. G.4.5. Rozsah územní rezervy RDZ05 od Rakvic dále na jih je vymezen tak, aby

umožňoval případné pokračování vysokorychlostní tratě od Rakvic k Břeclavi v souběhu se stávající železniční tratí č. 252.

U Břeclavi byl upraven rozsah územní rezervy RDZ05 tak, že nově koridor více respektuje trasu stávající železnice č. 252 (směrově i šířkově), nezasahuje v takové míře do okolního území a tím pádem zde neomezuje případný rozvoj města Břeclavi. Nová železniční trať by zde byla před zaústěním do železniční stanice Břeclav vedena v souběhu se stávajícím kolejištěm. Touto úpravou se zmenšuje poloměr oblouku výhledové nové trati před vjezdem do železniční stanice Břeclav, ale to nemá významný vliv na uvažovanou funkci VRT, neboť se zde stejně předpokládá snížení maximální rychlosti vlaků při průjezdu Břeclavi. Navržená úprava vychází z požadavku oprávněného investora (Správy železnic), nové řešení odpovídá aktuálně sledované podobě výhledových záměrů rozvoje vysokorychlostních tratí i s vazbou na sousední území Rakouska a Slovenska.

G.5. Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje

V rámci A3 ZÚR JMK nebyly zapracovány žádné změny do části týkající se upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje hodnot (kap. E ZÚR JMK).

G.6. Stanovení cílových kvalit krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení

V rámci A3 ZÚR JMK nebyly zapracovány žádné změny do části týkající se stanovení cílových kvalit krajiny (kap. F ZÚR JMK). Pouze bylo upraveno přesné znění kapitoly dle Přílohy č. 4 vyhlášky č. 500/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

G.7. Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit

V rámci A3 ZÚR JMK byly zapracovány dále uvedené změny do části týkající se vymezení veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací (kap. G ZÚR JMK).

G.7.1. Veřejně prospěšné stavby

(k bodu 426 přílohy č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK)

Řešení:

Do tabulky veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury byly doplněny záměry v souladu s řešením A3 ZÚR JMK (návrhové prvky železniční dopravy).

Konkrétně byly upraveny údaje pro záměr DZ11 (úprava názvu a doplnění obcí Rakvice a Zaječí v ORP Břeclav) a doplněny kompletní údaje k záměru DZ13.

Odůvodnění:

Vymezení veřejně prospěšných staveb bylo upraveno v souladu s úpravou koncepce dopravní infrastruktury, a to v tom smyslu, že všechny upravené či doplněné návrhové prvky této koncepce jsou zároveň vymezeny jako veřejně prospěšné stavby (tak jako v dosud platných ZÚR JMK). Pro podrobnější odůvodnění jednotlivých záměrů viz kap. G.4. tohoto odůvodnění.

G.8. Stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury

V rámci A3 ZÚR JMK byly zpracovány dále uvedené změny do části týkající se stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti (kap. H ZÚR JMK).

G.8.1. Požadavky na koordinaci ploch a koridorů

(k bodu 432 přílohy č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK)

Řešení:

Obsah tabulky byl upraven, byly sem vloženy nové záměry upravené a nově vymezené v rámci A3 ZÚR JMK (konkrétně DZ11 a DZ13).

Odůvodnění:

Doplnění tabulky vychází z úprav koncepce dopravní infrastruktury (železniční dopravy), kde došlo ke změně vymezení záměru DZ11 a novému vymezení záměru DZ13 (odůvodnění viz kap. G.4.5. a G.4.6. tohoto odůvodnění).

G.8.2. Požadavky na koordinaci územních rezerv

(k bodu 434 přílohy č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK)

Řešení:

Obsah tabulky byl upraven v souladu s úpravou ve vymezení územních rezerv. Konkrétně byly zrušeny územní rezervy RDZ01 a RDZ02, upravena byla územní rezerva RDZ05, nově vymezena byla územní rezerva RDZ11.

Odůvodnění:

Obsah tabulky byl upraven, byly sem zpracovány úpravy ve vymezení územních rezerv vyplývající z řešení A3 ZÚR JMK – viz kap. G.4.7., G.4.8. a G.4.9. tohoto odůvodnění.

G.9. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií

V rámci A3 ZÚR JMK nebyly zpracovány žádné změny do části týkající se vymezení ploch a koridorů pro prověření změn jejich využití územní studií (kap. I ZÚR JMK).

G.10. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých je pořízení a vydání regulačního plánu orgány kraje podmínkou pro rozhodování o změnách jejich využití, včetně stanovení, zda se bude jednat o regulační plán z podnětu nebo na žádost, a lhůty pro vydání regulačního plánu z podnětu

V rámci A3 ZÚR JMK nebyly zpracovány žádné změny do části týkající vymezení ploch a koridorů pro pořízení a vydání regulačního plánu (kap. J ZÚR JMK).

G.11. Zadání regulačního plánu pro plochu nebo koridor vymezený podle kapitoly J

V rámci A3 ZÚR JMK nebyly zpracovány žádné změny do části týkající se zadání regulačního plánu (kap. K ZÚR JMK).

G.12. Stanovení pořadí změn v území (etapizace)

V rámci A3 ZÚR JMK nebyly zpracovány žádné změny do části týkající stanovení pořadí změn v území (kap. L ZÚR JMK).

G.13. Stanovení kompenzačních opatření podle § 37 odst. 8 stavebního zákona

V rámci A3 ZÚR JMK nebyly zpracovány žádné změny do části týkající stanovení kompenzačních opatření (kap. M ZÚR JMK).

G.14. Údaje o počtu listů Zásad územního rozvoje a počtu výkresů grafické části

V rámci A3 ZÚR JMK nebyly zpracovány žádné změny do části týkající se údajů o počtu listů a výkresů Zásad územního rozvoje (kap. N ZÚR JMK).

G.15. Seznam použitých zkratk a pojmů

V rámci A3 ZÚR JMK nebyly zpracovány žádné změny do části týkající se seznamu použitých zkratk a pojmů (kap. O ZÚR JMK).

G.16. Přehled použitých podkladů

Pro zpracování Aktualizace č. 3 ZÚR JMK byly využity zejména tyto podklady:

- Politika územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3, 4, 5 (2021);
- Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území ve znění Aktualizací č. 1, 2 (2020);
- Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (Ministerstvo dopravy, 2017);
- Územně analytické podklady Jihomoravského kraje (2021);
- Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati (VRT) Praha–Brno–Břeclav (SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 2020);
- Technicko-ekonomická studie v úseku Šakvice–Rakvice (VALBEK-PRODEX–MOTT-EGIS, 2022);
- předběžné výstupy ze zpracování DÚR stavby „RS 1 VRT Velká Bíteš – Brno“ (SŽ, AFRY, 2023).

G.17. Údaje o počtu listů textové části a počtu výkresů grafické části A3 ZÚR JMK

G.17.1. Výroková část A3 ZÚR JMK

Dle §42 odst. 9 stavebního zákona se aktualizace zásad územního rozvoje „zpracovává, projednává a vydává v rozsahu měněných částí“.

Dokumentace Aktualizace č. 3 ZÚR JMK se skládá ze dvou částí – textové a grafické.

Textová část

Textová část výroku A3 ZÚR JMK je rozdělena do dvou částí:

- změny v textové části ZÚR JMK (popis zásahů do textové části dosud platných ZÚR JMK); celá textová část ZÚR JMK se zaznačením změn je vložena jako příloha č. 1 odůvodnění A3 ZÚR JMK;
- údaje o počtu listů a výkresů A3 ZÚR JMK.

Grafická část

Grafická část výroku A3 ZÚR JMK obsahuje výkresy, které slouží jako změnové výkresy (tj. zobrazují změny řešení) k výkresům dosud platných ZÚR JMK. Označení výkresů A3 ZÚR JMK vychází z označení výkresů dosud platných ZÚR JMK, před jejich kód je ale doplněn výraz A3 s lomítkem (takže změnovým výkresem k výkresu I.2. je výkres ozn. A3/I.2.). Protože v rámci A3 ZÚR JMK byla dotčena jen část řešení ZÚR JMK, jsou změnami dotčeny jen některé výrokové výkresy. Konkrétně obsahuje A3 ZÚR JMK tyto výkresy:

- **A3/I.2.** Výkres ploch a koridorů, včetně územního systému ekologické stability v měřítku 1 : 100 000;
- **A3/I.4.** Výkres veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření v měřítku 1 : 100 000.

G.17.2. Odůvodnění A3 ZÚR JMK

Obsah textové části odůvodnění odpovídá požadavkům přílohy č. 4 Vyhlášky č. 500/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Pro přehlednost je ve struktuře textu odůvodnění zachováno je členění kapitol původních ZÚR JMK (2016) a také Aktualizace č. 1 (2020).

Obsah grafické části odůvodnění také respektuje požadavky přílohy č. 4 Vyhlášky č. 500/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Pro zachování dosavadní zvyklosti je součástí A3 ZÚR JMK Koordinační výkres ve dvou měřítcích (1:100 000 a 1:50 000). Vzhledem k předmětu řešení A3 ZÚR JMK je navíc doplněno i aktualizované schéma dopravní infrastruktury.

Součástí odůvodnění A3 ZÚR JMK jsou konkrétně tyto:

- **A3/II.1.** Výkres širších vztahů v měřítku 1 : 500 000;
- **A3/II.2.** Koordinační výkres v měřítku 1 : 100 000;
- **A3/II.3.** Koordinační výkres (výřezy a legenda na 4 listech) v měřítku 1 : 50 000;
- **A3/II.4.** Schéma dopravní infrastruktury v měřítku 1 : 200 000.

Kapitola H

Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších (nadregionálních) vztahů

H. Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších (nadregionálních) vztahů

ZÚR JMK stanovují základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území JMK a vymezují plochy a koridory (případně chrání území na základě principu předběžné opatrnosti územní rezervou) pro záměry nadmístního významu v souladu s § 36 stavebního zákona.

Řešení dousd platných ZÚR JMK bylo koordinováno s územně plánovacími dokumentacemi sousedních krajů (Jihočeského kraje, Kraje Vysočina, Pardubického kraje, Olomouckého kraje a Zlínského kraje). Návaznost směrem do zahraničí byla prověřována také ve vztahu ke Slovenské republice (Trenčínský kraj, Trnavský kraj) a také ve vztahu k Republice Rakousko.

H.1. Koordinace využívání území se sousedními kraji

Řešení A3 ZÚR JMK má přímý vliv na území sousedního Kraje Vysočina – nově navržený koridor DZ13 je směrem na severozápad ukončen na hranici Jihomoravského kraje, kde záměr VRT přechází na území obce Velká Bíteš ležící v Kraji Vysočina. V platných ZÚR Kraje Vysočina (dále také ZÚR KV) navazuje v tomto místě na řešení A3 ZÚR JMK územní rezerva určená pro vedení VRT. V současné době se pořizuje Aktualizace č. 10 ZÚR KV (dále také A10), která obdobně jako v A3 ZÚR JMK zahrnuje vymezení návrhových koridorů pro vedení VRT a dalších souvisejících železničních tras dle požadavku oprávněného investora (Správy železnic). Protože A3 i A10 vychází ze shodných podkladů poskytnutých Správou železnic, lze konstatovat, že **řešení A3 ZÚR JMK a A10 ZÚR KV jsou vzájemně koordinována**. Koridor pro VRT v ZÚR KV má mít obdobou základní šířku jako v JMK, tedy 200 m.

Na území ostatních krajů nemá řešení A3 ZÚR JMK žádný přímý vliv, řešení není nutné s dalšími kraji koordinovat.

H.2. Koordinace využívání území se sousedními státy

Řešení A3 ZÚR JMK **nemá vliv na koordinaci** řešení ve vztahu k sousedním státům. A3 ZÚR JMK neobsahuje žádné záležitosti, které by svým vymezením přímo navazovaly na území sousedních států (Rakouska či Slovenska).

Kapitola I

Vyhodnocení splnění podmínek z případných vyjádření příslušných orgánů sousedních států a výsledků konzultací s nimi

I. Vyhodnocení splnění podmínek z případných vyjádření příslušných orgánů sousedních států a výsledků konzultací s nimi

Řešení A3 ZÚR JMK nemá vliv na koordinaci řešení ve vztahu k sousedním státům. A3 ZÚR JMK neobsahuje žádné záležitosti, které by svým vymezením přímo navazovaly na území sousedních států (Rakouska či Slovenska). A3 ZÚR JMK vymezuje koridory pro záměry veřejné dopravní infrastruktury republikového a nadmístního významu, u kterých se předpokládá návaznost v sousedních krajích a státech (Rakousko a Slovensko). V rámci hodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na životní prostředí a lidské zdraví nebyly identifikovány žádné potenciálně negativní vlivy přesahující hranice České republiky.

Kapitola J

Výčet záležitostí týkajících se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v politice územního rozvoje (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), s odůvodněním potřeby jejich vymezení

J. Výčet záležitostí týkajících se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v politice územního rozvoje (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), s odůvodněním potřeby jejich vymezení

A3 ZÚR JMK nevymezuje záležitosti týkající se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v politice územního rozvoje.

Kapitola K

**Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy
a koridory republikového a nadmístního významu**

K. Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu

K.1. Výchozí podmínky a metodika vyhodnocení záborů ZPF a PUPFL

Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu (PF) je vyhodnocením předpokládaných důsledků navrhovaného řešení ZÚR JMK na půdní fond v dikci zákona ČNR o ochraně zemědělského půdního fondu č. 334/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a vyhlášky č. 271/2019 Sb. o stanovení postupů k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu. Vyhodnocení je zpracováno obdobně a v návaznosti na vyhodnocení v dosud platných ZÚR JMK (2016) a jejich Aktualizací č. 1 a 2 (2020).

Předmětem kvalifikovaného odhadu záboru zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) jsou záměry navrhované v Aktualizaci č. 3 ZÚR JMK, tj. plochy a koridory dopravní infrastruktury určené pro realizaci vysokorychlostních tratí (VRT).

Každý plošný záměr byl vyhodnocen podle celkového záboru ploch, podle záboru ZPF s ohledem na jednotlivé třídy ochrany (TO) zemědělské půdy a záboru PUPFL, s ohledem na kategorizaci lesů dle jejich funkce (zákon č. 289/1995 Sb., o lesích).

Popis metodiky vyhodnocení koridorů

Kvalifikovaný odhad předpokládaných záborů půdního fondu (ZPF a PUPFL) je v **případě koridorů** proveden v ose koridoru daného záměru a v šířce, stanovené takto:

- 20 m nová železniční trať včetně VRT;
- 25 m dvoupruhová silnice I. nebo II. třídy.

Uvedené hodnoty jsou uvažovány jako průměrné šířky reálných koridorů, tj. počítá se s tím, že v některých místech bude šířka koridoru větší (v místech větších terénních úprav – náspů a zářezů) a v některých místech naopak menší (v místě mostů nebo tunelů). Do hodnocených koridorů pro VRT jsou započteny také koridory pro významné související stavby (přeložka silnice II/425 u DZ11 a přeložka železniční trati č. 240 u DZ13) a případně také území ležící mezi těsně přiléhajícími návrhovými koridory výše uvedené šířky, kde nelze předpokládat zemědělské využití.

Metodika stanovení územního rozsahu dopadů do půdního fondu

Tyto vstupní územní rozsahy koridorů a ploch byly pomocí analytických metod geografického informačního systému (GIS) územně konfrontovány s aktuálními podklady bonitovaných půdních ekologických jednotek (BPEJ) a jejich územní rozsah byl generalizován na pět kategorií tříd ochrany. Plochy BPEJ byly redukovány o aktuální data zastavěných území. Obdobně byl hodnocen dopad do PUPFL a jeho kategorií – lesy hospodářské, lesy zvláštního určení a lesy ochranné.

Vyhodnocené zábory ZPF a PUPFL jsou obsahem následujících tabulek. Jedná se o kvalifikovaný odhad zatížený nepřesnostmi vyplývajícími z daného měřítka zpracování, užití metodiky a rovněž z nepřesnosti výchozího podkladu pro vyhodnocení. Hodnoty jsou zaokrouhleny na celé hektary, což je jednotka přiměřená měřítku ZÚR (na výkrese koridorů v měřítku 1 : 100 000 představuje plošku o velikosti 1 × 1 mm). V tabulkách jsou uvedeny pouze ty koridory a plochy, které mají nenulový předpokládaný zábor ZPF nebo PUPFL.

Souhrnně lze konstatovat, že v tabulkách uvedené údaje o potenciálním záboru reprezentují maximální hodnoty, kterých by zábor mohl dosáhnout, reálně však budou zábory ZPF i PUPFL nižší.

Přesněji budou specifikovány v podrobnějším stupni přípravy záměru – v ÚP, regulačních plánech, projektové dokumentaci k záměru, posouzení vlivů záměru na životní prostředí (EIA).

V tabulkové části jsou uvedeny výměry za všechny koridory a dále součty pro jednotlivé kategorie. Kapitola končí srovnáním odhadovaných záborů v dosud platných ZÚR JMK (2020) a celkovými záborů odhadovanými v rámci Aktualizace č. 3.

K.2. Vyhodnocení záboru zemědělského půdního fondu

Dopravní infrastruktura – železniční doprava (DZ)

id. kód	název, popis	celkem [ha]	z toho ZPF [ha]	třídy ochrany ZPF [ha]				
				I.	II.	III.	IV.	V.
DZ11	VRT Brno – Rakvice (doplnění úseku Šakvice – Rakvice včetně související přeložky silnice II/425)	30	21	0	3	18	0	0
DZ13	VRT Praha – Brno (úsek hranice kraje – Brno, včetně související úpravy trati č. 240)	70	49	18	23	2	2	4

U všech koridorů se nepředpokládá ukončení nezemědělské činnosti a návrat území do ZPF. U části návrhových koridorů lze předpokládat dotčení území s existujícími systémy závlah nebo odvodnění, dotčení staveb k ochraně pozemků před erozní činností vody se nepředpokládá. Tato data nejsou na úrovni krajských ÚAP sledována.

K.3. Vyhodnocení záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa

Dopravní infrastruktura – železniční doprava (DZ)

id. kód	název, popis	celkem [ha]	pozemky určené k plnění funkcí lesa - lesy [ha]			
			hospodářské	zvl. určení	ochranné	celkem
DZ11	VRT Brno – Rakvice (doplnění úseku Šakvice – Rakvice včetně související přeložky silnice II/425)	30	0	0	0	0
DZ13	VRT Praha – Brno (úsek hranice kraje – Brno, včetně související úpravy trati č. 240)	70	17	0	0	17

Pozn. Nová část koridoru DZ11 v malém rozsahu protíná pozemky lesa zvláštního určení. Jedná se o střety se třemi větrolamy v k.ú. Zaječí. Celkový odhadovaný zábor je ale velmi malý (cca 0,14 ha), a proto není v tabulce uveden (hodnoty odhadovaných záborů jsou zaokrouhleny na celé hektary – viz metodiku v kap. K.1.).

K.4. Souhrnný odhad záborů půdního fondu

K.4.1. Zemědělský půdní fond

Odhad celkových záborů zemědělského půdního fondu

název, popis	ZPF [ha]	třída ochrany ZPF [ha]				
		I.	II.	III.	IV.	V.
DZ – železniční doprava	70	18	26	20	2	4
Celkem	70	18	26	20	2	4

K odůvodnění navrženého řešení z pohledu předpokládaných záborů ZPF lze uvést toto (nad rámec odůvodnění uvedeného v kap. G odůvodnění A3 ZÚR JMK):

- pro dané záměry není možné využít dříve vymezené zastavitelné plochy, nebo koridory schválené v dosud platných ZÚR JMK;
- umístění záměrů v území vychází z jejich prověření podrobnějšími studiemi, zásadní úprava trasování koridorů nebo umístění ploch, která by dokázala významně snížit předpokládané zábory ZPF, není reálná, zábory budou vždy v podobném rozsahu;
- pro dané záměry neexistují alternativy, které by zajistily funkci a účel daných záměrů na stejné nebo lepší úrovni;
- součástí realizace záměrů budou související opatření, která zajistí přístupnost okolních zemědělských pozemků a nezhoršení hydrologických a odtokových poměrů;
- pro dané záměry budou odnímány pozemky ZPF pouze v nejnútnejším rozsahu, a to dle konkrétní situace v území, dle technických podmínek, požadavků na řešení souvisejících opatření apod.; návrat k zemědělskému využívání není u uvedených záměrů reálný (zábor ZPF bude trvalý);
- záměry jsou vymezeny jako veřejně prospěšné stavby s možností vyvlastnění, **veřejný zájem na jejich realizaci zde přesahuje veřejný zájem na ochraně ZPF.**

K.4.2. Pozemky určené k plnění funkcí lesa

Odhad záborů pozemků určených k plnění funkcí lesa

název, popis	pozemky určené k plnění funkcí lesa – lesy [ha]			
	hospo- dářské	zvláštní- ho určení	ochranné	celkem
DZ – železniční doprava	17	0	0	17
Celkem	17	0	0	17

K odůvodnění navrženého řešení z pohledu předpokládaných záborů PUPFL lze uvést toto (nad rámec odůvodnění uvedeného v kap. G odůvodnění A3 ZÚR JMK):

- pro dané záměry není možné využít dříve vymezené zastavitelné plochy, nebo koridory schválené v dosud platných ZÚR JMK;
- lesní pozemky budou ve skutečnosti dotčeny méně, neboť významné části tras VRT jsou vedeny v tunelech pod lesními masivy – lesní pozemky pak budou trvale dotčeny pouze u portálů tunelů;
- umístění záměrů v území vychází z jejich prověření podrobnějšími studiemi, zásadní úprava trasování koridorů nebo umístění ploch, která by dokázala významně snížit předpokládané zábory PUPFL, není reálná, zábory budou vždy v podobném rozsahu;
- pro dané záměry neexistují alternativy, které by zajistily funkci a účel daných záměrů na stejné nebo lepší úrovni;
- součástí realizace záměrů budou související opatření, která zajistí přístupnost okolních lesních pozemků a nezhoršení hydrologických a odtokových poměrů;
- pro dané záměry budou odnímány pozemky PUPFL pouze v nejnútnejším rozsahu, a to dle konkrétní situace v území, dle technických podmínek, požadavků na řešení souvisejících opatření apod.; zábor PUPFL bude trvalý;
- záměry jsou vymezeny jako veřejně prospěšné stavby s možností vyvlastnění, **veřejný zájem na jejich realizaci zde přesahuje veřejný zájem na ochraně PUPFL.**

K.5. Vztah k dosavadnímu řešení ZÚR JMK**K.5.1. Odhad záborů ZPF***ZÚR JMK 2016 – celkový odhad záborů ZPF*

název, popis	ZPF [ha]	třída ochrany ZPF [ha]				
		I.	II.	III.	IV.	V.
Dopravní infrastruktura	1732	736	346	324	271	55
Technická infrastruktura	64	23	15	11	8	7
Ostatní záměry	46	–	–	–	–	–
Celkem	1842	759	361	335	279	62

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK – celkový odhad záborů ZPF

název, popis	ZPF [ha]	třída ochrany ZPF [ha]				
		I.	II.	III.	IV.	V.
Dopravní infrastruktura	617	186	290	55	54	32
Celkem	617	186	290	55	54	32

Aktualizace č. 2 ZÚR JMK – celkový odhad záborů ZPF

název, popis	ZPF [ha]	třída ochrany ZPF [ha]				
		I.	II.	III.	IV.	V.
Technická infrastruktura	0	0	0	0	0	0
Celkem	0	0	0	0	0	0

Aktualizace č. 3 ZÚR JMK – celkový odhad záborů ZPF

název, popis	ZPF [ha]	třída ochrany ZPF [ha]				
		I.	II.	III.	IV.	V.
Dopravní infrastruktura	70	18	26	20	2	4
Celkem	70	18	26	20	2	4

K.5.2. Odhad záborů PUPFL

ZÚR JMK 2016 – celkový odhad záborů PUPFL

název, popis	pozemky určené k plnění funkcí lesa – lesy [ha]			
	hospo- dářské	zvláštní- ho určení	ochranné	celkem
Dopravní infrastruktura	45	65	1	111
Technická infrastruktura	115	41	1	155
Ostatní záměry	–	–	–	24
Celkem	160	106	2	290

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK – celkový odhad záborů PUPFL

název, popis	pozemky určené k plnění funkcí lesa – lesy [ha]			
	hospo- dářské	zvláštní- ho určení	ochranné	celkem
Dopravní infrastruktura	25	11	0	36
Technická infrastruktura	30	1	1	32
Celkem	55	12	1	68

Aktualizace č. 2 ZÚR JMK – celkový odhad záborů PUPFL

název, popis	pozemky určené k plnění funkcí lesa – lesy [ha]			
	hospo- dářské	zvláštní- ho určení	ochranné	celkem
Technická infrastruktura	0	0	0	0
Celkem	0	0	0	0

Aktualizace č. 3 ZÚR JMK – celkový odhad záborů PUPFL

název, popis	pozemky určené k plnění funkcí lesa – lesy [ha]			
	hospo- dářské	zvláštní- ho určení	ochranné	celkem
Dopravní infrastruktura	17	0	0	17
Celkem	17	0	0	17

Kapitola L

Rozhodnutí o námitkách

L. Rozhodnutí o námitkách

Bude doplněno po vyhodnocení výsledků projednání návrhu A3 ZÚR JMK.

Kapitola M

Vyhodnocení připomínek

M. Vyhodnocení připomínek

Bude doplněno po vyhodnocení výsledků projednání návrhu A3 ZÚR JMK.

Kapitola N

Seznam použitých zkratek

N. Seznam použitých zkratk a pojmů

zkratka	vysvětlení zkratky
A3 ZÚR JMK	Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje
A10 ZÚR KV	Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina
BP	bezpečnostní pásma
č.	číslo
č. j.	číslo jednací
čl.	článek
ČNR	Česká národní rada
ČR	Česká republika
DP	dobývací prostor
DÚR	dokumentace k územnímu řízení
el.	elektrický
EU	Evropská unie
EVL	evropsky významná lokalita
ha	hektar
hl. n.	hlavní nádraží
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
JMK	Jihomoravský kraj
K+R	parkoviště „kiss and ride“ – „polib a jed“ – parkoviště, na kterém lze zastavit za účelem vystoupení a nastoupení osob, které dále využívají prostředek hromadné dopravy osob
KC	krajinný celek
k. ú.	katastrální území
KrÚ JMK	Krajský úřad Jihomoravského kraje
KV	Kraj Vysočina
m	metr
MD	Ministerstvo dopravy ČR
MK	Ministerstvo kultury ČR
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR
MPR	městská památková rezervace
MPZ	městská památková zóna
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MZe	Ministerstvo zemědělství ČR
MZCHÚ	maloplošné zvláště chráněné území
MŽP	Ministerstvo životního prostředí ČR
MV	Ministerstvo vnitra ČR
NATURA 2000	soustava území ochrany přírody členských států Evropské unie
NPP	národní přírodní památka

zkratka	vysvětlení zkratky
NP	národní park
NPR	národní přírodní rezervace
NRBC	nadregionální biocentrum
ÚSES	územní systém ekologické stability
OP	ochranné pásmo
ORP	obec s rozšířenou působností
P+R	záchytné parkoviště „park and ride“ – „zaparkuj a jed“ – parkoviště, ze kterého lze pokračovat v jízdě prostředkem hromadné dopravy
PF	půdní fond
písm.	písmeno
PO	ptačí oblast
pozn.	poznámka
PP	přírodní památka
PPk	přírodní park
PPO	protipovodňové opatření
PR	přírodní rezervace
příl.	příloha
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
RBC	regionální biocentrum
RK	regionální biokoridor
RS	Ramsarské lokality (Ramsar Sites)
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
Sb.	Sbírka
SEA	posuzování vlivu koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví (Strategic Environmental Assessment)
SO ORP	správní obvod obce s rozšířenou působností
SR	Slovenská republika
st.	státní
stavební zákon	zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů
SŽ	Správa železnic
SWOT	analýza identifikující silné stránky (Strengths), slabé stránky (Weaknesses), příležitosti (Opportunities) a hrozby (Threats)
TEN-T	transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Networks)
TEN-T Comprehensive	transevropská dopravní síť – globální (Trans-European Transport Networks – Comprehensive)
TEN-T Core	transevropská dopravní síť – hlavní (Trans-European Transport Networks – Core)
TO	třída ochrany zemědělské půdy
TŽK	tranzitní železniční koridor
ÚAP JMK	Územně analytické podklady Jihomoravského kraje 2013
UNESCO	Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)
ÚP	územní plán (územní plán obce, územní plán sídelního útvaru)

zkratka	vysvětlení zkratky
ÚPD	územně plánovací dokumentace
URÚ	udržitelný rozvoj území
ÚS	územní studie
UV ČR	usnesení vlády České republiky
VPO	veřejně prospěšné opatření
VPR	vesnická památková rezervace
VPS	veřejně prospěšná stavba
VPZ	vesnická památková zóna
VRT	vysokorychlostní železniční trať
VVN	velmi vysoké napětí
VTL	vysokotlaký plynovod
VV	vyhodnocení vlivů
VVURÚ	vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
vyhl.	vyhláška
ZOU	Zpráva o uplatňování ZÚR JMK
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje
ZÚR JMK	Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje
ZÚR KV	Zásady územního rozvoje Kraje Vysočina
ZVN	zvláště vysoké napětí
ŽP	životní prostředí
žst.	železniční stanice
ŽUB	Železniční uzel Brno

