

**Vyhodnocení
vlivů
Aktualizace č. 3
Zásad územního
rozvoje JMK
na udržitelný
rozvoj území**

jihomoravský kraj

KONČEN

návrh pro veřejné projednání

srpen 2023

POŘIZOVATEL:

Krajský úřad Jihomoravského kraje

Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

PROJEKTANT:

knesl kynčl architekti s.r.o.

Šumavská 416/15, 602 00 Brno

zpracovatelé oddílu A:

EIA SERVIS s.r.o.

Mgr. Pavla Dušková

– hlavní řešitel SEA, specialista na vyhodnocení vlivů na životní prostředí

RNDr. Vojtěch Vyhnálek, CSc.

– spoluřešitel v oblasti kumulativních a synergických vlivů

Mgr. Radomír Mužík

– spoluřešitel v oblasti vlivů na biologickou rozmanitost, faunu a flóru

Ing. Alexandra Čurnová

– spoluřešitelka v oblasti vlivů na ÚSES

Mgr. Alexandra Příbylová

– technická spolupráce

ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o.

Mgr. Jan Karel

– hlavní řešitel v oblasti hodnocení vlivů na veřejné zdraví, specialista na hodnocení vlivů na veřejné zdraví

Bc. Tereza Englmaierová

– spoluřešitelka v oblasti GIS analýz

Ing. Milena Hebronová

– spoluřešitelka - analýza demografických a zdravotnických statistik

Mgr. Radek Jareš

– spoluřešitel v oblasti GIS analýz

Ing. Josef Martinovský

– spoluřešitel v oblasti vlivů hluku

Bc. Veronika Mouchová

– spoluřešitelka - analýza demografických a zdravotnických statistik

Bucek s.r.o.

Mgr. Jakub Bucek

– specialista na vyhodnocení vlivů na životní prostředí,
hlavní řešitel v oblasti hlukového posouzení,

Mgr. Daniela Fogašová

– spoluřešitelka hlukového posouzení

Mgr. Sylvie Kochaničková

– spoluřešitelka hlukového posouzení

zpracovatelé oddílů B, C, D, E:

knesl kynčl architekti s.r.o.

doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D.

– hlavní řešitel, 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

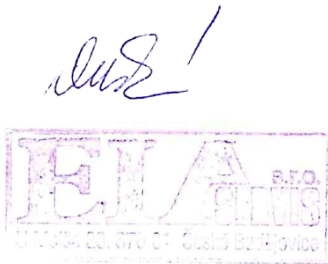
Ing. arch. Jan Špirit

– specialista na GIS, spoluřešitel v oblasti urbanismu
a udržitelného rozvoje území

Zpracovatel oddílu A

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí

Hlavní řešitel:



Mgr. Pavla Dušková, EIA SERVIS s.r.o.

držitelka autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, osvědčení č.j. 87741/ENV/15, prodlouženo č.j. MZP/2020/710/4127

Další řešitelé:

Mgr. Jan Karel, ATEM s.r.o.

držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví dle §19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, č. osv. 3/2015, prodlouženo č. osv. 11/2019

Mgr. Jakub Bucek, Bucek s.r.o.

držitel osvědčení o autorizaci ke zpracování rozptylových studií, č.j. 4365/820/09KS, prodlouženo č.j. 758/780/11/AK 20656/ENV/11

Zpracovatel oddílů B, C, D, E

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území a na udržitelný rozvoj území

hlavní řešitel

doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, Ph.D.

autorizovaný architekt ČKA, č. autorizace: 02 672

Obsah:

A. Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí	3
A.1. Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, vztah k jiným koncepcím	8
A.2. Zhodnocení vztahu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni	12
A.3. Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje	26
A.4. Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje významně ovlivněny	103
A.5. Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptačí oblasti	109
A.6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných	115
A.7. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení	132
A.8. Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí	133
A.9. Zhodnocení způsobu zapracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a jejich zohlednění při výběru variant řešení	137
A.10. Návrh ukazatelů pro sledování vlivu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí	138
A.11. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí	139
A.12. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů	140

B. Posouzení vlivu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti	147
C. Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území.	151
C.1. Úvod.....	153
C.2. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v ÚAP JMK v části A. Podklady pro rozbor udržitelného rozvoje území	154
C.3. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v ÚAP JMK v části B.2 (Analýza pozitiv a negativ)	161
C.4. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v ÚAP JMK v části B.4 (určení problémů k řešení v územně plánovacích dokumentacích)	177
C.5. Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením, avšak nepodchycených v ÚAP JMK, například skutečnosti zjištěné v doplňujících průzkumech a rozborech.....	182
C.6. Vyhodnocení přínosu A3 ZÚR JMK k naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v politice územního rozvoje....	183
C.8. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska zajištění územních podmínek pro příznivý hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území	190
C.9. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů.....	190
D. Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území, které spočívá v posouzení vztahu a zlepšování územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území.....	191
D.1. Úvod.....	193
D.2. Souhrn vyhodnocení předpokládaných vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území z hlediska jednotlivých oddílů VVURÚ	193
D.3. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v ÚAP JMK v části B.3 (udržitelný rozvoj území).....	197
D.4. Souhrnné vyhodnocení předpokládaných vlivů A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území	200
D.5. Závěr	201
E. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska zajištění územních podmínek udržitelného rozvoje území	203

E.1. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska zajištění územních podmínek pro příznivé životní prostředí.....	205
E.2. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska zajištění územních podmínek pro příznivý stav evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti	206
E.3. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska zajištění územních podmínek pro příznivý hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území.....	206

Přílohy:

Příloha oddílu A č. 1: Metodické vysvětlení

Příloha oddílu A č. 2: Hodnocení záměrů

Příloha oddílu A č. 3: Informativní údaje k územním rezervám

Příloha oddílu A č. 4: Hodnocení kumulativních a synergických vlivů

Příloha oddílu A č. 5: Návrh stanoviska

**A. Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3
Zásad územního rozvoje
Jihomoravského kraje na životní
prostředí**

A. Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „ZÚR JMK“) byly pořízeny podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále také „stavební zákon“). ZÚR JMK byly vydány na 29. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje formou opatření obecné povahy dne 05.10.2016 pod číslem usnesení 2891/16/Z29 a nabyly účinnosti dne 03.11.2016. 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

Aktualizace č. 3 je zpracovávána na základě návrhu oprávněného investora Správa železnic, státní organizace dle §42a stavebního zákona.

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí jako orgán ochrany přírody, příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. o) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů vydal 31.8.2022 pod č.j. JMK 131097/2022 stanovisko podle §45i odst. 1 téhož zákona v tom smyslu, že hodnocený záměr nemůže mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. Hodnocení vlivů Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (část B VVURÚ) se proto samostatně neposuzuje.

MŽP dle ustanovení § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona a postupem podle § 10i odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů vydalo 26.10.2022 stanovisko č.j. MZP/2022/410/3802, ve kterém požaduje posouzení navrhovaného obsahu Aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje z hlediska vlivů na životní prostředí a stanovilo následující požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK na životní prostředí:

- 1. Při popisu současného stavu životního prostředí, resp. stávajícího stavu jednotlivých složek ŽP v řešeném území je nutné vycházet z nejaktuálnějších dostupných dat.*

Informace o naplnění požadavku:

Základním podkladem pro popis současného stavu životního prostředí byly využity ÚAP JMK z r. 2021 doplněné o literární prameny a odborné podklady. Zdroje informací jsou uváděny u příslušného popisu dané složky životního prostředí v kap. 3 předkládaného hodnocení.

- 2. U předmětných koridorů požadujeme vyhodnotit potenciální vlivy na všechny složky životního prostředí a veřejné zdraví. Posuzují se vlivy na obyvatelstvo a životní prostředí, zahrnující vlivy na živočichy a rostliny (zejména vlivy AZÚR JMK na střety s migračními trasami živočichů a zachování migrační propustnosti), ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, ovzduší, klima, krajinu, krajinný ráz, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní dědictví, a rovněž jejich vzájemné působení a souvislosti.*

Informace o naplnění požadavku:

Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK je provedeno v kapitole A.6. Podrobné hodnocení vlivů nových a měněných ploch a koridorů je uvedeno v příloze č. 2. Byly vyhodnoceny vlivy na 1. ovzduší, 2. obyvatelstvo, lidské zdraví, 3. biologická rozmanitost, fauna a flóra, 4. půda, 5. horninové prostředí, 6. voda, 7. klima, 8. hmotné statky, 9. kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického, 10. krajina. V rámci vlivů na biologickou rozmanitost, faunu a flóru byl sledován vliv

na migrační prostupnost krajiny. V rámci vlivů na krajinu byl sledován vliv na krajinný ráz a vliv na fragmentaci krajiny. Vliv na ekosystémy je zahrnut do vyhodnocení vlivů na biologickou rozmanitost, faunu, flóru. Vliv na přírodní zdroje je zahrnut do vyhodnocení vlivů na půdu, vodu a horninové prostředí.

3. *Důsledně vyhodnotit vliv jednotlivých koridorů na veřejné zdraví obyvatel (včetně vlivů na lidská sídla s důrazem na hluk, vibrace, pohodu obyvatelstva a další determinanty). Za tímto účelem MŽP doporučuje, aby se na zpracování příslušné části vyhodnocení SEA podílela osoba s osvědčením odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví vydaným Ministerstvem zdravotnictví.*

Informace o naplnění požadavku:

Část týkající se hodnocení vlivů na obyvatelstvo, lidské zdraví zpracoval Mgr. J. Karel, držitel osvědčení odborné způsobilosti pro oblast posuzování vlivů na veřejné zdraví vydané Ministerstvem zdravotnictví s č. 11/2019.

4. *V rámci vyhodnocení vlivů návrhu AZÚR JMK na životní prostředí provést náležité vyhodnocení potenciálních kumulativních a synergických vlivů. Vyhodnocení těchto vlivů na životní prostředí je třeba zpracovat jak na úrovni daných koridorů pro VRT, tak s ohledem na širší vztahy a vazby, i v souvislosti se stavem v území a záměry schválenými k realizaci nebo záměry uvažovanými (poukazujeme především na rozsudky Nejvyššího správního soudu sp. zn. 1 Ao 7/2011 – 526 a 4 AOs 1/2013 – 133). Tam, kde budou zjištěny potenciální negativní kumulativní nebo synergické vlivy, je nutné navrhnout kompenzační opatření a také monitoring těchto potenciálních vlivů.*

Informace o naplnění požadavku:

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů je provedeno v kapitole A.6., v příloze č. 2 a č. 4. V příloze č.2 je provedeno vyhodnocení jednotlivých navržených koridorů, v příloze č.4 jsou uvedeny záměry navrhované v A3 ZÚR JMK a ostatní navrhované nebo stávající záměry v území, u kterých byl identifikován potenciální mírný nebo významný negativní kumulativní nebo synergický vliv na základě prostorové a složkové analýzy. V příloze č. 1 je uvedena metodika hodnocení, popis vlivů a celkové vyhodnocení včetně širších vztahů a vazeb je uvedeno v kapitole 6.

5. *Vyhodnotit potenciální vlivy návrhu AZÚR JMK ve vztahu k obecné ochraně přírody a krajiny, včetně ovlivnění krajinného rázu a migrační prostupnosti krajiny, a to především na migrační koridory velkých druhů savců (jev 36b v územně analytických podkladech) a migrační koridory ptáků a letounů, které je možné identifikovat na základě Metodiky monitoringu a sběru dat k určení významných migračních koridorů ptáků a létajících savců na úrovni ČR (https://www.mzp.cz/cz/migracni_koridory_ptaku_savcu_cr).*

Informace o naplnění požadavku:

Vyhodnocení vlivů na obecnou ochranu přírody a krajiny včetně migrační prostupnosti a krajinného rázu je provedeno v kapitole A.6. a v příloze č. 2. Vliv na krajinný ráz je vyhodnocen v rámci vlivů na krajinu, vliv na migrační prostupnost v rámci vlivů na biologickou rozmanitost, faunu, flóru. V příloze č. 2. jsou u každého hodnoceného koridoru uvedena opatření pro předcházení, vyloučení, snížení negativních vlivů.

6. *Vzhledem ke specifčnosti liniového dopravního záměru, pro který se navrhuje vymezení koridoru, zpracovat vyhodnocení vlivů navrhované AZÚR JMK na přírodu a krajinu v maximální možné míře, kterou umožní charakter, obsah a podrobnost zásad územního rozvoje, v souladu s požadavky na hodnocení vlivu závažných zásahů na přírodu a krajinu podle ustanovení § 67*

o ochraně přírody a krajiny. Za tímto účelem MŽP doporučuje, aby se na zpracování příslušné části vyhodnocení SEA podílela osoba s autorizací k provádění hodnocení podle § 67 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Informace o naplnění požadavku:

Na části týkající se hodnocení vlivů na biologickou rozmanitost, faunu a flóru se podílel Mgr. R. Mužík (EIA SERVIS s.r.o.), držitel autorizace k hodnocení vlivů závažných zásahů na zájmy chráněné podle části druhé, třetí a páté zákona ve smyslu § 67 zákona č. 114/1992 Sb. vydané Ministerstvem životního prostředí pod. č. jednacím MZP/2021/610/4536.

7. *Při vyhodnocení vlivů AZÚR JMK na ÚSES, a to nejen na jeho nadregionální úroveň, důsledně uplatňovat přírodovědné principy vymezování ÚSES (Metodika vymezování ÚSES, MŽP, 2017), a z nich zejména princip funkčních vazeb ekosystémů, princip biogeografické reprezentativnosti a princip přiměřených prostorových nároků. MŽP v této souvislosti doporučuje, aby se na vyhodnocení SEA podílela také osoba odborně způsobilá, optimálně osoba s autorizací k vymezování ÚSES (autorizace A.3.1 udělovaná Českou komorou architektů).*

Informace o naplnění požadavku:

Byl vyhodnocen vliv A3 ZÚR JMK na nadregionální a regionální ÚSES. Na vyhodnocení spolupracovala Ing. A. Čurnová (EIA SERVIS s.r.o.) držitelka autorizace pro specializaci územní systém ekologické stability vydanou Českou komorou architektů 21.6.2016 pod pořadovým číslem 04 470.

8. *Potenciální vlivy na ÚSES, a to jak částí, které svou ekostabilizační funkci v území plní, tak částí, jejichž ekostabilizační funkce v území má být teprve zajištěna, posoudit z hlediska funkčnosti, resp. potenciální funkčnosti – funkční spojitosti celých větví ÚSES a ve vztahu k prostorové distribuci příslušných biogeografických jednotek (a v důsledku k distribuci stanovištních, resp. ekologických podmínek) a dále z hlediska nutnosti zachování nezbytných ekologických vazeb v rámci ÚSES (tedy i uvnitř biocenter), nikoliv „jen“ z hlediska velikosti plochy ÚSES vymezené v územně plánovací dokumentaci.*

Informace o naplnění požadavku:

Vyhodnocení vlivů na ÚSES je provedeno v kapitole A.6. a v příloze č. 2. Návrhové koridory A3 ZÚR JMK nejsou ve střetu s biocentry, kříží nadregionální biokoridory, proto byla v rámci hodnocení sledována zejména funkčnost ÚSES.

9. *V případě identifikace možných negativních vlivů návrhu AZÚR JMK na zvláště chráněná území, zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, biodiverzitu, významné krajinné prvky, ÚSES a další chráněné složky životního prostředí navrhnout ve vyhodnocení SEA opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci těchto negativních vlivů a opatření zajišťující migrační propustnost území pro živočichy.*

Informace o naplnění požadavku:

Vyhodnocení vlivů na všechny přítomné kategorie ZCHÚ (CHKO, národní přírodní rezervace, národní přírodní památka, přírodní rezervace a přírodní památka), na zvláště chráněné druhy s národním významem je provedeno v kapitole A.6. a v příloze č. 2. Vliv na významné krajinné prvky je zahrnut do vyhodnocení vlivů na půdu (lesy) a vody (vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy). Rašeliniště nebudou A3 ZÚR JMK dotčena. V příloze č. 2 jsou u každého hodnoceného koridoru uvedena opatření pro předcházení, vyloučení, snížení negativních vlivů.

10. *Současně se zjištěním negativního vlivu koridoru pro VRT na funkční způsobilost územního systému ekologické stability plnit očekávané funkce rámcově vyhodnotit možnost případné změny nebo úpravy vymezení ÚSES v zájmu eliminace nebo minimalizace negativních vlivů.*

Informace o naplnění požadavku:

Vyhodnocení vlivů na ÚSES je provedeno v kapitole A.6. a v příloze č. 2. Řešené koridory kříží nadregionální biokoridory prakticky kolmo, což představuje nejkratší možné křížení. Nejsou doporučeny změny ve vymezení ÚSES.

11. *Posoudit vlivy AZÚR JMK na podzemní a povrchové vody, vodohospodářsky citlivé oblasti (tj. chráněné oblasti přirozené akumulace vod, OPVZ a ÚPV), vodní režim a zadržování vody v krajině a navrhnout opatření k předcházení, vyloučení, snížení či kompenzaci případných negativních vlivů.*

Informace o naplnění požadavku:

Vyhodnocení vlivů na povrchové a podzemní vody je provedeno v kapitole A.6. a v příloze č. 2. Hodnocení bylo zaměřeno na identifikaci negativního ovlivnění záplavových území a odtokových poměrů, CHOPAV, vodních zdrojů, přírodních léčivých a minerálních zdrojů, svrchních útvarů podzemních vod, útvarů povrchových vod a vodního režimu krajiny. V případě identifikace negativních vlivů jsou stanoveny požadavky pro minimalizaci vlivů záměrů na ochranná pásma vodních zdrojů, odtokové poměry a čistotu povrchových vod.

12. *Vyhodnotit vliv návrhu AZÚR JMK na ZPF, především z hlediska ohrožení předmětů a cílů ochrany ZPF, dále ve vztahu k velikosti předpokládaných záborů zemědělské půdy a také záborů nejvyšší kvality půdy v I. a II. třídě ochrany. Navrhnout minimalizační opatření vůči možným negativním vlivům.*

Informace o naplnění požadavku:

Vyhodnocení vlivů na ZPF je provedeno v kapitole A.6. a v příloze č. 2. Vyhodnocen je celkový zábor ZPF, zábor ZPF v I. a II. třídě ochrany. Jsou stanoveny požadavky na minimalizaci rozsahu záboru ZPF.

13. *Požadujeme vyhodnotit vliv koncepce na pozemky určené k plnění funkcí lesa a zásahy do lesních porostů a do ochranného pásma lesa.*

Informace o naplnění požadavku:

Vyhodnocení vlivů na PUPFL je provedeno v kapitole A.6. a v příloze č. 2. Vyhodnocen je zábor PUPFL v jednotlivých kategoriích - lesy hospodářské, lesy zvláštního určení, lesy ochranné a fragmentace porostů. V případě identifikace negativních vlivů jsou stanoveny požadavky na minimalizaci rozsahu záboru a zásahu do PUPFL.

14. *Vyhodnotit potenciální vlivy na horninové prostředí, resp. chráněná ložisková území, sesuvná a poddolovaná území.*

Informace o naplnění požadavku:

Vyhodnocení vlivů na horninové prostředí je provedeno v kapitole A.6. a v příloze č. 2. Vyhodnocen je vliv na ložiska nerostných surovin, poddolovaná území, svahové deformace, chráněná území pro zvláštní zásahy do zemské kůry, chráněná ložisková území a dobývací prostory. V případě identifikace negativních vlivů jsou stanoveny požadavky na minimalizaci vlivů na zásoby nerostných surovin.

15. *Vyhodnotit vlivy AZÚR JMK na území s archeologickými nálezy, architektonicky cenné stavby a nemovitě kulturní památky. V případě vyhodnocení variant se může výrok k jednotlivým variantám lišit.*

Informace o naplnění požadavku:

Vyhodnocení vlivů na kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického je provedeno v kapitole A.6. a v příloze č. 2. Hodnocení bylo zaměřeno na památky UNESCO, národní nemovité kulturní památky, nemovité kulturní památky, městské a vesnické památkové zóny a rezervace, území s výskytem archeologických nálezů (ÚAN I. a II. kategorie).

16. *Požadujeme vyhodnotit, zda návrh AZÚR JMK naplňuje cíle koncepčních dokumentů v oblasti ochrany přírody a krajiny, např. Státního programu ochrany přírody a krajiny ČR 2020 – 2025, Státní politiky životního prostředí ČR 2030 s výhledem do roku 2050, Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025 a PÚR.*

Informace o naplnění požadavku:

Vztah A3 ZÚR JMK ke strategickým dokumentům včetně Státního programu ochrany přírody a krajiny ČR 2020 – 2025, Státní politiky životního prostředí ČR 2030 s výhledem do roku 2050, Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR 2016 – 2025 a PÚR je uveden v kap. A.1.2., vyhodnocení je provedeno v kapitole A.2.

17. *Požadujeme, aby posuzovatel v rámci vyhodnocení vlivů AZÚR JMK na životní prostředí vypracoval závěry a doporučení včetně návrhu stanoviska MŽP k návrhu AZÚR JMK s uvedením jasných výroků, zda lze z hlediska potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví s návrhem AZÚR JMK souhlasit, souhlasit s požadavky včetně jejich upřesnění, anebo nesouhlasit.*

Informace o naplnění požadavku:

V příloze č. 2 je uvedeno vyhodnocení nových a měněných koridorů. Návrh stanoviska MŽP je součástí předkládaného hodnocení SEA jako příloha č.5. Žádný koridor nebyl vyhodnocen jako nepřijatelný. S A3 ZÚR JMK lze souhlasit, požadavky pro minimalizaci nebo vyloučení negativních vlivů jsou uplatněny ve výrokové části A3 ZÚR JMK. Celkový závěr hodnocení SEA je uveden v kapitole A.12.

18. *V rámci vyhodnocení SEA je nezbytné relevantně vypořádat a náležitě odůvodnit všechny požadavky uvedené v tomto stanovisku, resp. uvést, v jaké části vyhodnocení SEA (vhodné jsou odkazy na příslušné strany) došlo k požadovanému hodnocení vlivů a k jakým závěrům posuzovatel při hodnocení dospěl.*

Informace o naplnění požadavku:

V rámci úvodní kapitoly je provedeno vypořádání požadavků ze stanoviska MŽP s odkazem na příslušné části hodnocení. Shrnutí výsledků hodnocení je uvedeno v kapitole A.12.

A.1. Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, vztah k jiným koncepcím

A.1.1. Stručné shrnutí obsahu a hlavních cílů Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

Předmětem hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) je Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (A3 ZÚR JMK), která se věnuje pouze železniční dopravě. Obsahuje 1 nový koridor DZ13 pro vysokorychlostní železniční trať (VRT) Praha – Brno, koridor pro VRT Brno – Šakvice DZ11 mění. Dále vymezuje jednu plochu pro územní rezervu RDZ11 a mění vymezení koridoru územní rezervy RDZ05. Všechny změny v textové části ZÚR JMK souvisí s těmito plochami a koridory.

V následujících tabulkách je uveden přehled ploch a koridorů, které jsou v A3 ZÚR JMK nově vymezovány, měněny (změna ve vymezení) nebo vypuštěny. Ostatní plochy a koridory, které jsou obsaženy v ZÚR JMK, ale není do nich věcně zasahováno, uvedeny nejsou.

Tab. A.1.1: Koridory řešené A3 ZÚR JMK

Kód	Název	A3 ZÚR JMK
DZ11	VRT Brno - Rakvice	změna vymezení
DZ13	VRT (Praha -) hranice kraje - Brno	nové

Tab. A.1.2: Plochy a koridory pro územní rezervy řešené A3 ZÚR JMK

Kód	Název	A3 ZÚR JMK
RDZ01	VRT (Praha -) hranice kraje - Javůrek	vypuštěno
RDZ02	VRT Javůrek - Brno	vypuštěno
RDZ05	VRT Rakvice – Břeclav	změna vymezení
RDZ11	Terminál VRT Brno	nové

Koridor DZ13 VRT (Praha-) hranice kraje – Brno je navržen v trase územní rezervy RDZ01 a RDZ02, proto jsou územní rezervy ze ZÚR vypuštěny.

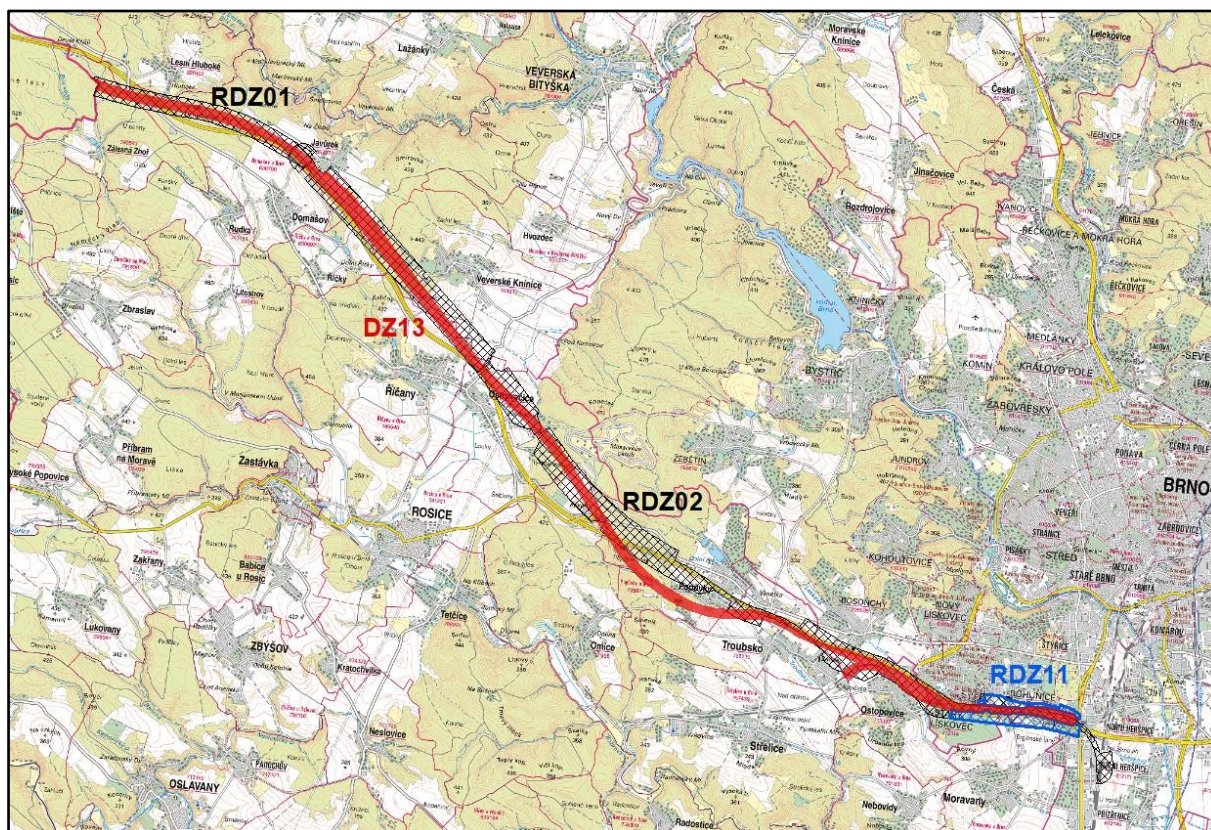
Koridor DZ11 VRT Brno – Šakvice se prodlužuje až do Rakvic na úkor územní rezervy RDZ05.

Vymezení územní rezervy RDZ05 se ještě mění u Břeclavi.

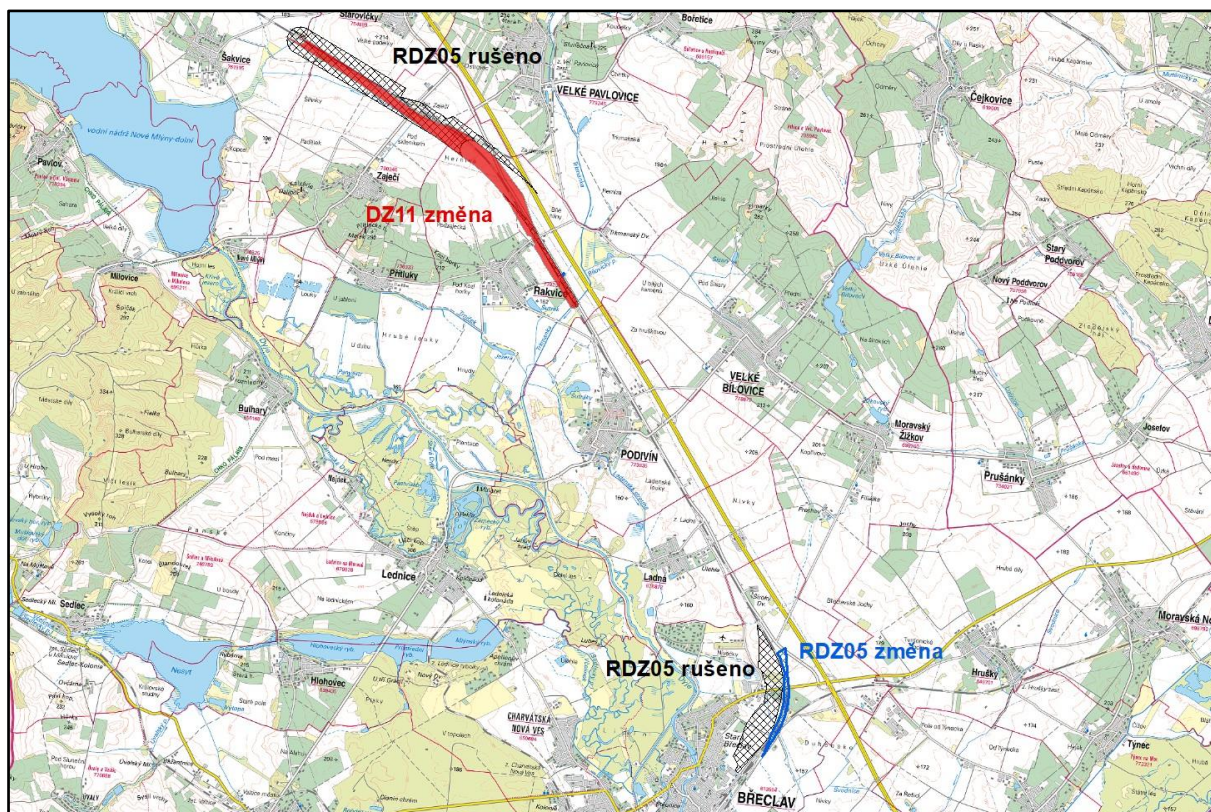
Vymezuje se nová územní rezerva pro terminál vysokorychlostní tratě Brno RDZ11 částečně v ploše RDZ02.

Změny jsou přehledně znázorněny na následujících obrázcích:

Obr. A.1.1: Nový koridor DZ13, nová územní rezerva RDZ11 a rušené územní rezervy RDZ01 a RDZ02



Obr. A.1.2: Změna koridoru DZ11, změna územní rezervy RDZ05



A3 ZÚR JMK je navržena v jedné variantě. Předmětem předkládaného hodnocení vlivů na životní prostředí jsou zejména nový koridor DZ13 a prodloužení (změna) koridoru DZ11.

A.1.2. Vztah Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje k jiným koncepcím

Koncepční materiály dělíme podle jejich úrovně na celostátní, regionální a lokální. Předkládaná koncepce patří svým charakterem mezi dokumenty regionální úrovně s přímou vazbou na ostatní dokumenty regionální a národní úrovně, naopak Zásady územního rozvoje jsou nadřazeny lokálním koncepcím, které musejí být s nimi v souladu.

V rámci hodnocení vlivů A3 ZÚR JMK je věnována pozornost strategickým a koncepcím dokumentům, které problematiku životního prostředí řeší přímo či jejichž naplňování může ovlivnit kvalitu sledovaných složek životního prostředí. V této kapitole jsou uvedeny pouze strategické a koncepční materiály, jejichž analýzou byly identifikovány cíle a priority s vazbou na A3 ZÚR JMK. Materiály, u kterých vazby nebyly nalezeny, zde uvedeny nejsou (např. Politika druhotných surovin České republiky, Regionální surovinová politika Jihomoravského kraje).

Konkrétní vztah A3 ZÚR JMK k nadřazené ÚPD - Politice územního rozvoje a národním a krajským strategickým dokumentům je vyjádřen pomocí tabelárního přehledu a jednoduché symboliky, která vyjadřuje, do jaké míry A3 ZÚR JMK reflektují problematiku řešenou předmětnými koncepcemi, resp. zda A3 ZÚR JMK přispívá k naplňování priorit a cílů příslušné koncepce.

Rozlišujeme čtyři úrovně vztahu dle následující tabulky:

Tab. A.1.3: Úrovně vztahu ke koncepcím dokumentům

Intenzita vztahu	Popis vztahu	Odůvodnění vztahu
3	velmi silný (přímý) vztah	Koncepce ve vztahu k A3 ZÚR JMK obsahuje podněty, požadavky, priority nebo cíle s konkrétně definovaným územním nárokem, který vyžaduje řešení v rámci A3 ZÚR JMK vymezením plochy nebo koridoru.
2	silný (přímý) vztah	Koncepce ve vztahu k A3 ZÚR JMK obsahuje podněty, požadavky, priority nebo cíle bez definovaných územních nároků, které jsou do A3 ZÚR JMK promítnuty ve formě priorit, požadavků nebo podmínek (verbální výroky).
1	slabý nebo nepřímý vztah	Koncepce ve vztahu k A3 ZÚR JMK obsahuje podněty, požadavky, priority, cíle bez přímé vazby na A3 ZÚR JMK, které však mohou přeneseně k naplňování koncepce přispívat.
0	bez vztahu	Koncepce ve vztahu k A3 ZÚR JMK obsahuje podněty, požadavky, priority, cíle, které nevyžadují řešení v A3 ZÚR JMK.

V následující tabulce je uveden souhrnný přehled identifikovaných vazeb mezi posuzovanou A3 ZÚR JMK a koncepcími dokumenty v aktuálním znění.

Tab. A.1.4: Vztah k celostátním koncepcím dokumentům

Státní koncepce	Možná vazba	Komentář
Politika územního rozvoje, úplné znění k 1.9.2021	3	Politika územního rozvoje obsahuje požadavky v oblasti dopravy, které jsou řešeny v A3 ZÚR JMK koridory DZ13 a DZ11.
Státní politika životního prostředí České republiky 2030 s výhledem do 2050	2	Státní politika životního prostředí obsahuje cíle např. v oblasti zlepšení kvality ovzduší, které jsou do A3 ZÚR JMK promítnuty.
Strategie ochrany biologické rozmanitosti České republiky 2016-2025	1	Strategie ochrany biologické rozmanitosti obsahuje podněty, které jsou pouze nepřímo v A3 ZÚR JMK zohledněny.

Státní koncepce	Možná vazba	Komentář
Strategický rámec České republiky 2030	2	Strategický rámec České republiky 2030 obsahuje cíle např. v oblasti zlepšení prostupnosti krajiny, které jsou do A3 ZÚR JMK promítnuty.
Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020-2025	2	Aktualizace státního programu ochrany přírody a krajiny České republiky obsahuje cíle např. v oblasti ochrany krajiny, které jsou do A3ZÚR JMK promítnuty.
Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+	3	Strategie regionálního rozvoje ČR obsahuje cíle např. v oblasti zlepšení dopravní infrastruktury, které jsou A3 ZÚR JMK řešeny.
Střednědobá strategie zlepšení kvality ovzduší v České republice	2	Střednědobá strategie zlepšení kvality ovzduší v České republice obsahuje cíle v oblasti snižování znečištění ovzduší, které jsou do A3 ZÚR JMK promítnuty.
Aktualizace Národního programu snižování emisí České republiky	2	Národní program snižování emisí České republiky obsahuje cíle v oblasti snižování znečištění ovzduší, které jsou do A3 ZÚR JMK promítnuty.
Politika ochrany klimatu v ČR	2	Politika ochrany klimatu v ČR obsahuje cíle např. v oblasti snižování emisí, které jsou do A3 ZÚR JMK promítnuty.
Národní akční plán adaptace na změnu klimatu	2	Národní akční plán adaptace na změnu klimatu obsahuje cíle např. v oblasti ochrany půdy a podpory veřejné infrastruktury, které jsou do A3 ZÚR JMK promítnuty.
Koncepce ochrany před následky sucha na území České republiky	1	Koncepce ochrany před následky sucha na území České republiky obsahuje podněty, které jsou pouze nepřímo v A3 ZÚR JMK zohledněny.
Národní plán povodí Dunaje	1	Národní plán povodí Dunaje obsahuje cíle např. v oblasti ochrany čistoty vod, které jsou v A3 ZÚR JMK zohledněny.
Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje	1	Plán pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje obsahuje cíle např. v oblasti povodňových rizik které jsou v A3 ZÚR JMK zohledněny.
Strategie ochrany před povodněmi pro území České republiky	1	Strategie ochrany před povodněmi pro území České republiky obsahuje cíle např. v oblasti protipovodňových opatření, které jsou v A3 ZÚR JMK zohledněny.
Dopravní politika České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050	3	Dopravní politika ČR obsahuje požadavky v oblasti dopravy, kterou jsou řešeny v A3 ZÚR JMK (koridory pro VRT).
Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století („ZDRAVÍ 21“)	2	ZDRAVÍ 21 obsahuje cíle v oblasti zlepšování zdravotního stavu obyvatel, které jsou do A3 ZÚR JMK promítnuty.
Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí	2	ZDRAVÍ 2020 obsahuje cíle v oblasti zlepšování zdravotního stavu obyvatel, které jsou do A3 ZÚR JMK promítnuty.

Tab. A.1.5: Vztah k regionálním koncepčním dokumentům

Koncepce Jihomoravského kraje	Možná vazba	Komentář
Koncepce ochrany přírody Jihomoravského kraje, aktualizace 2010	2	Koncepce ochrany přírody Jihomoravského kraje obsahuje cíle např. v oblasti krajinného rázu, ochrany PUPFL, které jsou do A3 ZÚR JMK promítnuty.
Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2021+	2	Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2020 obsahuje cíle např. v oblasti dopravy, které jsou do A3 ZÚR JMK promítnuty.
Program rozvoje Jihomoravského kraje 2018-2021	2	Program rozvoje Jihomoravského kraje obsahuje cíle např. v oblasti infrastruktury, které jsou do A3 ZÚR JMK promítnuty.
Program zlepšování kvality ovzduší zóna jihovýchod CZ06Z, aktualizace 2020	1	Program zlepšování kvality ovzduší zóna jihovýchod CZ06Z obsahuje cíle v oblasti snižování znečištění ovzduší, které jsou v A3 ZÚR JMK zohledněny.
Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno CZ06A, aktualizace 2020	1	Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno CZ06A obsahuje cíle v oblasti snižování znečištění ovzduší, které jsou v A3 ZÚR JMK zohledněny.
Akční plán protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Jihomoravského kraje	1	Akční plán protihlukových opatření pro hlavní pozemní komunikace ve vlastnictví Jihomoravského kraje obsahuje cíle v oblasti snižování hlukové zátěže, které jsou v A3 ZÚR JMK zohledněny.
Povodňový plán Jihomoravského kraje	1	Povodňový plán Jihomoravského kraje obsahuje podněty, které jsou pouze nepřímo v A3 ZÚR JMK zohledněny.

A.2. Zhodnocení vztahu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni

Pro účely posouzení vztahu A3 ZÚR JMK k cílům ochrany životního prostředí s relevantními strategickými dokumenty na národní a krajské úrovni byla provedena analýza těchto dokumentů. Záměrem bylo nalezení cílů ochrany životního prostředí, jichž lze dosáhnout nebo přispět k jejich dosažení nástroji územního plánování. V následujícím textu je provedeno vyhodnocení vztahu A3 ZÚR JMK k relevantním cílům ochrany životního prostředí ve strategických a koncepčních materiálech, u kterých byla v předcházející kapitole 1.2. *Vztah k jiným koncepcím* identifikována velmi silná (3) nebo silná (2) vazba.

Vztah je vyjádřen pomocí následující stupnice:

1 – řešením A3 ZÚR JMK je možné ovlivnit dosažení cíle

0 – řešení A3 ZÚR JMK nemá na dosažení cíle žádný vliv

Národní dokumenty

Politika územního rozvoje, úplné znění závazné od 1.9.2021

V současné době je pro území České republiky aktuální Politika územního rozvoje České republiky v úplném znění aktualizací č.1, 2, 3, 5 a 4. Pro plánování a usměrňování územního rozvoje byly v rámci PÚR ČR stanoveny republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje.

Tab. A.2.1: Vztah k prioritám PÚR ČR

Priorita/cíle ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
(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 užité hodnoty.	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se podpory péče o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty (priorita 14), priorita se A3 ZÚR JMK nemění. Žádný koridor A3 ZÚR JMK nebyl vyhodnocen jako zcela nepřijatelné. Potenciální negativní vlivy je nezbytné minimalizovat navrženými opatřeními.
(1) 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.	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se podpory péče o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty (priorita 14), priorita se A3 ZÚR JMK nemění. Potenciální negativní vlivy z hlediska záboru ZPF je nezbytné minimalizovat v souladu s opatřeními navrženými v SEA.
(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.	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se podpory zlepšování kvality životního prostředí a ochrany zdraví lidí (priorita 12), priorita se A3 ZÚR JMK nemění. Potenciální negativní vlivy na charakter krajiny lze minimalizovat opatřeními navrženými v SEA.

Priorita/cíle ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
(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	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se podpory prostupnosti krajiny a předcházení její fragmentace (priorita 10), priorita se A3 ZÚR JMK nemění. Potenciální negativní vlivy z hlediska migrační prostupnosti krajiny lze minimalizovat opatřeními navrženými v SEA.
(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).	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priorit územního plánování týkající se zkvalitnění dopravní infrastruktury, technické infrastruktury, podpory prostupnosti krajiny a předcházení její fragmentace (priority 8, 9, 10, 16a), priority se A3 ZÚR JMK nemění. Potenciální negativní vlivy záměrů dopravní infrastruktury z hlediska migrační prostupnosti krajiny lze minimalizovat opatřeními navrženými v SEA.
(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 podmiňovat. 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).	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priorit územního plánování týkající se zkvalitnění dopravní infrastruktury a podpory zlepšování kvality životního prostředí a ochrany zdraví lidí (priority 8, 12), priority se A3 ZÚR JMK nemění. Vymezením koridorů dopravní infrastruktury přispívají A3 ZÚR JMK ke zlepšení dopravní dostupnosti.

Priorita/cíle ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
(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 umístování 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.	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se ochrany vod a zabezpečení dostatku zdrojů pitné a užitkové vody (priorita 20), priorita se A3 ZÚR JMK nemění.
(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.	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se ochrany území před přírodními katastrofami (priorita 18), priorita se A3 ZÚR JMK nemění. Potenciální negativní vlivy na odtokové poměry lze minimalizovat opatřeními navrženými v SEA.
(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 sítí 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.	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím doplnění priority územního plánování týkající se zkvalitnění dopravní infrastruktury (priorita 8), priorita se A3 ZÚR JMK nemění. A3 ZÚR JMK umísťuje záměry veřejné infrastruktury dle potřeby a s ohledem na řešené území.

Priorita/cíle ochrany životního prostředí	Vztah	Komentář
(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.	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím doplnění priority územního plánování týkající se zkvalitnění dopravní infrastruktury a podpory integrovaného dopravního systému (priorita 8d), priorita se A3 ZÚR JMK nemění. K naplňování priority A3 ZÚR JMK přispívá vymezením koridorů pro VRT.

Státní politika životního prostředí ČR 2030 s výhledem do 2050

Státní politiku životního prostředí zpracovává Ministerstvo životního prostředí. SPŽP 2030 formuluje cíle v oblasti ochrany životního prostředí v ČR, zastřešuje problematiku životního prostředí v celém jejím rozsahu a stanovuje strategické směřování do roku 2030 s výhledem do roku 2050. SPŽP je tematicky členěna na tři oblasti: Životní prostředí a zdraví, Nízkouhlíkové a oběhové hospodářství, Příroda a krajina, a 10 témat (1.1 Voda, 1.2 Ovzduší, 1.3 Rizikové látky, 1.4 Hluk a světelné znečištění, 1.5 Mimořádné události, 1.6 Sídla, 2.1 Přejít ke klimatické neutralitě, 2.2 Přejít na oběhové hospodářství, 3.1 Ekologicky funkční krajina, 3.2 Zachování biodiverzity a přírodních a krajinných hodnot).

Tab. A.2.2: Vztah k cílům Státní politiky životního prostředí ČR 2030 s výhledem do r. 2050

Strategické cíle	Specifické cíle	Hodnocení	Komentář
1.2 Kvalita ovzduší se zlepšuje	1.2.1 Emise znečišťujících látek do ovzduší se snižují	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se zkvalitnění dopravní infrastruktury a podpory zlepšování kvality životního prostředí a ochrany zdraví lidí (priority 7,8,12), priority se A3 ZÚR JMK nemění. A3 ZÚR JMK podporují nízkoemisní dopravu vymezením koridorů pro VRT.
1.4 Hluková zátěž a světelné znečištění se snižují	1.4.1 Hluková zátěž obyvatelstva a ekosystémů se snižuje	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající ochrany zdraví lidí (priorita 12), priorita se A3 ZÚR JMK nemění. Naplněním záměrů z A3 ZÚR JMK (VRT) dojde k nárůstu hlukové zátěže v okolí VRT. Potenciální negativní vlivy lze minimalizovat opatřeními navrženými v SEA.
3.1 Ekologická stabilita krajiny je obnovena,	3.1.2 Degradace půd, vč. zrychlené eroze, a plošný	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priority územního

Strategické cíle	Specifické cíle	Hodnocení	Komentář
hospodaření v krajině je dlouhodobě udržitelné a reaguje na změnu klimatu	úbytek zemědělské půdy se snižuje		plánování týkající se ochrany kvalitní půdy (priorita 15), priorita se A3 ZÚR JMK nemění. Realizace VRT si vyžádá zábor kvalitní půdy. Potenciální negativní vlivy z hlediska záboru ZPF je nezbytné minimalizovat v souladu s opatřeními navrženými v SEA.

Strategický rámec Česká republika 2030

Strategický rámec udržitelného rozvoje České republiky zpracovala Rada vlády pro udržitelný rozvoj ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí a bylo schváleno Vládou České republiky usnesením ze dne 11.1.2010. Strategický rámec stanoví vizi udržitelného rozvoje v ČR, základní principy udržitelného rozvoje, měřicí indikátory a zejména určuje klíčové priority a cíle v pěti vzájemně provázaných prioritních osách. Tento dokument byl v r. 2017 nahrazen Strategickým rámcem Česká republika 2030, přijatým usnesením vlády č. 292 ze dne 19.4.2017. Strategický rámec Česká republika 2030 formuluje své cíle celkem v šesti klíčových oblastech: Lidé a společnost, Hospodářský model, Odolné ekosystémy, Obce a regiony, Globální rozvoj a Dobré vládnutí.

V následující tabulce je vyhodnocen soulad A3 ZÚR JMK s cíli v oblasti „Odolné ekosystémy“.

Tab. A.2.3: Vztah k cílům koncepce Strategický rámec Česká republika 2030

Strategické cíle	Vztah	Komentář
12. Krajina ČR je pojímána jako komplexní ekosystém a ekosystémové služby poskytují vhodný rámec pro rozvoj lidské společnosti.	12.5 Vzroste prostupnost krajiny pro migraci volně žijících organismů.	1 K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se podpory prostupnosti krajiny a předcházení její fragmentace (priorita 10), priorita se A3 ZÚR JMK nemění. Nové liniové dopravní stavby jsou migrační bariérou. Potenciální negativní vlivy z hlediska migrační prostupnosti krajiny lze minimalizovat opatřeními navrženými v SEA.

Státní program ochrany přírody a krajiny České republiky pro období 2020-2025

Státní program ochrany přírody a krajiny zpracovalo Ministerstvo životního prostředí. Program cílí zejména na zastavení pokračujícího úbytku biologické rozmanitosti a zároveň na konkrétní opatření, která povedou ke zlepšení stavu biodiverzity.

V následující tabulce je vyhodnocen soulad s cíli v oblasti „Krajina a ekosystémy“.

Tab. A.2.4: Vztah k cílům koncepce Státní program ochrany přírody a krajiny ČR pro období 2020-2025

Oblast	Cíle	Vztah	Komentář
2. Krajina a ekosystémy	2.2.4 Zpomalit úbytek zemědělského půdního fondu a omezit degradaci půdy	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se ochrany kvalitní půdy (priorita 15), priorita se A3 ZÚR JMK nemění. Realizace VRT si vyžádá zábor kvalitní půdy. Potenciální negativní vlivy z hlediska záboru ZPF je nezbytné minimalizovat v souladu s opatřeními navrženými v SEA.

Strategie regionálního rozvoje ČR 2021+

Strategie regionálního rozvoje byla zpracována Ministerstvem pro místní rozvoj. Jedná se o základní koncepční materiál v oblasti regionálního rozvoje.

Tab. A.2.5: Vztah k cílům Strategie regionálního rozvoje ČR 2021

Strategický cíl	Specifický cíl	Vztah	Komentář
2. Aglomerace využívající svůj růstový potenciál a plnící úlohu významných krajských hospodářských, kulturních a akademických center	2.2: Zlepšit či dobudovat napojení aglomerací na blízká, velká sídla za hranicemi a na sousední aglomerace nebo metropole, zlepšit dopravu mezi jádry aglomerací a jejich zázemím a zlepšovat podmínky pro atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy.	1	K dosažení cíle přispívají A3 ZÚR JMK vymezením koridoru pro železniční dopravu.
3. Hospodářsky stabilizovaná regionální centra představují snadno dostupná centra kultury, zaměstnanosti a obslužnosti příslušných funkčních regionů, jejich venkovské zázemí je na regionální centra dobře dopravně napojeno, disponuje dostatečnou sítí služeb a jsou v něm uplatňována inovativní řešení	3.2: Zlepšit dopravní dostupnost v rámci regionů.	1	K dosažení cíle přispívají A3 ZÚR JMK vymezením koridoru pro železniční dopravu.
5. Dobrá kvalita života v hospodářsky a sociálně ohrožených územích	5.2: Zajistit dobrou dopravní dostupnost v rámci regionu a ve vazbě na aglomerace a metropole	1	K dosažení cíle přispívají A3 ZÚR JMK vymezením koridoru pro železniční dopravu.

Střednědobá strategie zlepšení kvality ovzduší v ČR

Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR je zpracována zejména ve vztahu k požadavku Evropské komise (EK) připravit ucelenou koncepci řízení kvality ovzduší pro Českou republiku. Strategie tvoří strategický rámec pro Národní program snížení emisí ČR (NPSE) do roku 2020 a pro Programy zlepšování kvality ovzduší (PZKO). Strategii zpracovalo MŽP.

Tab. A.2.6: Vztah k cílům koncepce Střednědobá strategie (do roku 2020) zlepšení kvality ovzduší v ČR

Specifické cíle	Vztah	Komentář
Dosažení imisních limitů na celém území ČR do roku 2020 a současně udržování a zlepšování kvality ovzduší tam, kde jsou současné koncentrace znečišťujících látek pod hodnotami imisních limitů.	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priorit územního plánování týkající se zkvalitnění dopravní infrastruktury, podpory zlepšování kvality životního prostředí a ochrany zdraví lidí a předcházení významného zhoršování stavu v území (priority 7, 8, 12, 13), priority se A3 ZÚR JMK nemění. A3 ZÚR JMK vymezením koridoru pro železniční dopravu vytváří podmínky pro snížení emisí z automobilové dopravy.
Od roku 2020 nepřekračování hodnot národních emisních stropů stanovených na základě scénáře NPSE-WaM		
Postupné vytváření podmínek pro splnění budoucích národních závazků snížení emisí k roku 2025 a 2030		

Aktualizace Národního programu snižování emisí České republiky, 2020

Národní program snižování emisí ČR zpracovává Ministerstvo životního prostředí kontinuálně od roku 2004. Účelem dokumentu je snížit celkovou úroveň znečišťování a znečištění ovzduší v České republice. Program společně s programy zlepšování kvality ovzduší zpracovanými pro jednotlivé zóny a aglomerace definované zákonem o ochraně ovzduší vytváří společný národní strategický rámec ochrany ovzduší.

Tab. A.2.7: Vztah k cílům koncepce Aktualizace Národního programu snižování emisí ČR

Prioritní opatření	Vztah	Komentář
Dodatečné snížení emisí k roku 2030 ze sektoru silniční doprava	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priorit územního plánování týkající se zkvalitnění dopravní infrastruktury, podpory zlepšování kvality životního prostředí a ochrany zdraví lidí a předcházení významného zhoršování stavu v území (priority 7, 8, 12, 13), priority se A3 ZÚR JMK nemění. A3 ZÚR JMK vymezením koridoru pro železniční dopravu vytváří podmínky pro snížení emisí z automobilové dopravy.

Politika ochrany klimatu v České republice, 2017

Za účelem definování politiky v oblasti změny klimatu na národní úrovni byl usnesením vlády č. 480/1999 přijat dokument „Strategie ochrany klimatického systému Země v České republice“, který tuto problematiku zařadil mezi prioritní otázky životního prostředí a zároveň vytýčil pro dotčené resorty hlavní úkoly. Následoval Národní program na zmírnění dopadu změny klimatu v ČR. Nyní je platným dokumentem Politika ochrany klimatu v České republice, která byla schválena v roce 2017.

Politika ochrany klimatu v ČR představuje koncepci vlády ČR, která určuje základní a indikativní cíle ČR v oblasti ochrany klimatu v horizontu do roku 2050 a představuje tak dlouhodobou strategii nízkouhlíkového rozvoje ČR. Současně Politika stanovuje strategii vedoucí k nákladově efektivnímu dosažení zvolených cílů. Politika je navržena jako proaktivní, a proto v dotčených oblastech, tj. zejména energetiky, konečné spotřeby energie, průmyslu, dopravy, zemědělství a lesnictví, nakládání s odpady, vědy a výzkumu a dobrovolných nástrojů, definuje konkrétní opatření a nástroje pro postupné snižování emisí skleníkových plynů s ohledem na ekonomicky využitelný potenciál.

Tab. A.2.8: Vztah k cílům koncepce Politika ochrany klimatu v České republice

Cíle (opatření)	Vztah	Komentář
Hlavní cíle		
Snížit emise skleníkových plynů v ČR do roku 2020 alespoň o 32 Mt CO ₂ ekv v porovnání s rokem 2005.	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priorit územního plánování týkající se zkvalitnění dopravní infrastruktury, podpory zlepšování kvality životního prostředí a ochrany zdraví lidí a předcházení významného zhoršování stavu v území (priority 7, 8, 12, 13), priority se A3 ZÚR JMK nemění. A3 ZÚR JMK vymezením koridoru pro železniční dopravu vytváří podmínky pro snížení emisí z automobilové dopravy.
Snížit emise skleníkových plynů v ČR do roku 2030 alespoň o 44 Mt CO ₂ ekv v porovnání s rokem 2005.		
Opatření v sektoru doprava		
Přesun části přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici (do roku 2030 zajistit přesun minimálně 30 % podílu dálkové nákladní přepravy na železniční a lodní dopravu adekvátně podmínkám ČR).	1	K dosažení cíle přispívají A3 ZÚR JMK vymezením záměrů koridorů vysokorychlostních tratí, které navýší kapacitu pro nákladní železniční dopravu a mohou tak přispět k podpoře přesunu nákladní dopravy ze silnic na železnici.

Národní akční plán adaptace na změnu klimatu, 2021

Národní akční plán adaptace na změnu klimatu je implementačním dokumentem Strategie přizpůsobení se změně klimatu v podmínkách ČR. 1. aktualizace zahrnuje období 2021-2025. Hlavním cílem akčního plánu je prostřednictvím navrhovaných opatření a úkolů zvýšit připravenost ČR na změnu klimatu - tedy zmírnit dopady změny klimatu přizpůsobením se této změně v co největší míře, zachovat dobré životní podmínky a uchovat a případně vylepšit hospodářský potenciál pro příští generace.

Aktualizace akčního plánu obsahuje 5 specifických cílů

Tab. A.2.9: Vztah k cílům koncepce 1. Aktualizace Národního akčního plánu adaptace na změnu klimatu

Specifické cíle	Vztah	Komentář
SC1 Je zajištěna ekologická stabilita a poskytování ekosystémových služeb v zemědělské krajině s důrazem	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se

Specifické cíle	Vztah	Komentář
na omezení degradace i záboru půdy a posílení přirozeného vodního režimu		ochrany kvalitní půdy (priorita 15), priorita se A3 ZÚR JMK nemění. Realizace VRT si vyžádá zábor kvalitní půdy. Potenciální negativní vlivy z hlediska záboru ZPF je nezbytné minimalizovat v souladu s opatřeními navrženými v SEA.
SC4 Je výrazně posílena resilience lidských sídel včetně jejich veřejné a zelené infrastruktury s důrazem na ochranu lidského zdraví	1	A3 ZÚR JMK vymezuje nové koridory kolejové hromadné dopravy, čímž přispívá k naplnění cíle.

Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do r. 2050

Dopravní politiku zpracovává Ministerstvo dopravy.

Tab. A.2.10: Vztah k hlavnímu cíli Dopravní politiky

Hlavní cíl	Vztah	Komentář
Zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň), bezpečnost a obranu státu a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se optimalizace technické infrastruktury (priorita 9), priorita se A3 ZÚR JMK nemění. A3 ZÚR JMK obsahuje záměry v oblasti železniční dopravy.

Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století (ZDRAVÍ 21)

Cílem programu WHO Zdraví pro všechny v 21. století (Zdraví 21) je snížit rozdíly v ukazatelích zdravotního stavu uvnitř států i mezi státy Evropy. V České republice byl tento program přijat jako „Dlouhodobý program zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století (ZDRAVÍ 21)“ usnesením vlády ČR č. 1046 ze dne 30. října 2002. Program ZDRAVÍ 21 je rozsáhlý soubor aktivit zaměřených na stálé a postupné zlepšování všech ukazatelů zdravotního stavu obyvatelstva. Shodně s výchozím programem WHO stanoví 21 cílů, k nimž přiřazuje dílčí úkoly pro a konkrétní aktivity pro jednotlivé resorty.

Tab. A.2.11: Vztah k cílům Dlouhodobého programu zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva ČR – Zdraví pro všechny v 21. století (ZDRAVÍ 21)“

Cíle	Vztah	Komentář
Cíl 5. Zdravé stárnutí	1	Cíl zahrnuje mj. dílčí úkol směřující k prodloužení délky života bez zdravotního postižení a snížení výskytu kardiovaskulárních chorob, přičemž tyto onemocnění mají dle aktuálních metodik souvislost s determinanty životního prostředí, které mohou být A3 ZÚR JMK ovlivněny (hluk). Dle provedených hodnocení může lokálně dojít k nárůstu zátěže. Potenciální negativní vlivy lze minimalizovat opatřeními navrženými v SEA.
Cíl 8. Snížení výskytu neinfekčních nemocí	1	Cíl zahrnuje mj. dílčí úkoly směřující ke snížení výskytu kardiovaskulárních chorob a nádorových onemocnění, přičemž tato onemocnění mají dle aktuálních metodik souvislost s determinanty životního prostředí, které mohou být A3 ZÚR JMK ovlivněny (hluk). Dle provedených hodnocení může lokálně dojít k nárůstu zátěže. Potenciální negativní vlivy lze minimalizovat opatřeními navrženými v SEA.
Cíl 10. Zdravé a bezpečné životní prostředí	1	Cíl zahrnuje mj. dílčí úkol „Snížit expozice obyvatelstva zdravotním rizikům souvisejícím se znečištěním vody, vzduchu a půdy látkami mikrobiálními, chemickými a dalšími“, zahrnuje tedy faktor znečištění ovzduší, který může být realizací záměrů A3 ZÚR JMK ovlivněn. V rámci dílčího úkolu je dále přímo stanovena aktivita „Snížovat vliv dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatel“, která má bezprostřední vazbu na realizaci záměrů A3 ZÚR JMK v oblasti dopravy. Realizace VRT má spíše pozitivní vliv na ovzduší.

Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí

Program Zdraví 2020 byl koncipován Světovou zdravotnickou organizací (WHO) jako Osnova evropské zdravotní politiky pro 21. století. V podmínkách České republiky byl význam tohoto klíčového dokumentu WHO úžeji specifikován a připraven jako Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí. Účelem strategie je především stabilizace systému prevence nemocí a ochrany a podpory zdraví a nastartování účinných a dlouhodobě udržitelných mechanismů ke zlepšení zdravotního stavu populace. Národní strategie definuje hlavní cíl, k němuž vedou dva strategické cíle, rozpracované do čtyř oblastí prioritních politických opatření zaměřených na řešení vybraných dominantních problémů zdravotního stavu populace ČR.

Tab. A.2.12: Vztah k cílům a prioritám Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí Zdraví 2020

Cíle / priority	Vztah	Komentář
Hlavní cíl: Zlepšit zdravotní stav populace a snižovat výskyt nemocí a předčasných úmrtí, kterým lze předcházet	1	A3 ZÚR JMK obsahuje záměry, které mají vliv na stav složek životního prostředí a dalších determinant ovlivňujících zdraví dotčených skupin obyvatel. Dle provedených hodnocení může dojít k nárůstu hlukové zátěže. Potenciální negativní vlivy lze minimalizovat opatřeními navrženými v SEA.
Strategický cíl 1: Zlepšit zdraví obyvatel a snížit nerovnosti v oblasti zdraví		
Prioritní oblast 4: Podílet se na vytváření podmínek pro rozvoj odolných sociálních skupin, tedy komunit žijících v prostředí, které je příznivé pro jejich zdraví		

Dokumenty Jihomoravského kraje

Koncepce ochrany přírody Jihomoravského kraje

Koncepce ochrany přírody Jihomoravského kraje byla zpracována firmou ATELIER FONTES, s.r.o. v roce 2004. Koncepce ve své Návrhové části specifikuje cíle a opatření jak pro vlastní ochranu přírody a krajiny, tak i ve vybraných sektorech. A3 ZÚR JMK byla hodnocena vůči cílům, které jsou vymezeny jak pro vlastní ochranu přírody a krajiny, tak pro sektor územního plánování. Koncepce byla aktualizována v r. 2010. Cíle pro oblast územního plánování nebyly aktualizovány.

Tab. A.2.13: Vztah k cílům Koncepce ochrany přírody Jihomoravského kraje

Oblast	Cíle	Vztah	Komentář
Lesní ekosystémy	Zachování stávající plochy pozemků určených k plnění funkcí lesa.	1	Realizace VRT si vyžádá zábor kvalitní půdy. Minimalizace zásahů a záborů PUPFL byla zahrnuta do úkolů pro územní plánování.
Obecná ochrana druhů volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin	Zachování a ochrana biotopů volně žijících druhů živočichů a planě rostoucích rostlin	1	Z hlediska navržených koridorů VRT je významná problematika zachování migrační propustnosti krajiny. K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se podpory propustnosti krajiny a předcházení její fragmentace (priorita 10), priorita se A3 ZÚR JMK nemění. Potenciální negativní vlivy z hlediska migrační propustnosti krajiny lze minimalizovat opatřeními navrženými v SEA.

Oblast	Cíle	Vztah	Komentář
Krajinný ráz	Účinné uplatňování ochrany krajinného rázu	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se podpory péče o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty (priorita 14), priorita se A3 ZÚR JMK nemění. A3 ZÚR JMK vymezuje nové dopravní koridory, které mohou snížit přírodní a estetické hodnoty krajiny. Potenciální negativní vlivy na krajinný ráz lze minimalizovat opatřeními navrženými v SEA

Tab. A.2.14: Vztah k cílům v oblasti územního plánování Konceptce ochrany přírody Jihomoravského kraje

Cíle	Vztah	Komentář
Zohlednění ochrany krajinného rázu v územně plánovací dokumentaci	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priority územního plánování týkající se podpory péče o přírodní, kulturní a civilizační hodnoty (priorita 14), priorita se A3 ZÚR JMK nemění. A3 ZÚR JMK vymezuje nové dopravní koridory, které mohou snížit přírodní a estetické hodnoty krajiny. Potenciální negativní vlivy na krajinný ráz lze minimalizovat opatřeními navrženými v SEA

Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2021+

Strategie rozvoje Jihomoravského kraje (SRJMK) je základním dlouhodobým koncepčním dokumentem kraje. Slouží ke koordinaci aktivit na podporu ekonomického, sociálního a environmentálního rozvoje. Platnost strategie SRJMK 2021 je do roku 2030.

Tab. A.2.15: Vztah k cílům Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2021+

Prioritní osa	Specifické cíle	Vztah	Komentář
Dopravní infrastruktura a obslužnost území	Kvalitní dopravní síť kraje	1	K dosažení cíle přispívají ZÚR JMK prostřednictvím stanovení priorit územního plánování týkající se zkvalitnění dopravní infrastruktury (priorita 8), priority se A3 ZÚR JMK nemění. A3 ZÚR JMK obsahuje nové záměry dopravní infrastruktury a přispívá tím k naplnění cíle.
	Zvýšení obslužnosti území a efektivní Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje	1	K naplnění cíle A3 ZÚR JMK přispívá vymezením koridoru pro kolejovou hromadnou dopravu.

	Snížení uhlíkové stopy dopravního sektoru kraje	1	K naplnění cíle A3 ZÚR JMK přispívá vymezením koridoru pro kolejovou hromadnou dopravu.
Životní prostředí, technická infrastruktura, rozvoj venkova a zemědělství	Zlepšení kvality ovzduší	1	K naplnění cíle A3 ZÚR JMK přispívá vymezením koridoru pro kolejovou hromadnou dopravu.

Program rozvoje Jihomoravského kraje 2018-2021

Program rozvoje Jihomoravského kraje 2018-2021 (PRJMK) byl zpracován firmou GaREP, spol. s r.o., společnost pro regionální ekonomické poradenství. Program rozvoje byl schválen Radou Jihomoravského kraje v březnu roku 2018. Jedná se o hlavní realizační dokument Strategie rozvoje Jihomoravského kraje 2020 (SRJMK 2020). PRJMK stanovuje opatření ve 4 prioritách.

Tab. A.2.16: Vztah k opatřením Programu rozvoje Jihomoravského kraje 2018-2021

Priority	Opatření	Vztah	Komentář
Dobudování infrastruktury	Podpora přípravy a realizace klíčových dopravních staveb	1	K naplnění cíle A3 ZÚR JMK přispívá vymezením koridoru pro VRT.
	Zlepšení podmínek pro dopravu a posílení provázanosti	1	K naplnění cíle A3 ZÚR JMK přispívá vymezením koridoru pro VRT.

Souhrn

A3 ZÚR JMK nemění priority ZÚR JMK, nemění se proto také směřování Jihomoravského kraje a naplňování cílů v oblasti životního prostředí. A3 ZÚR JMK obsahuje návrh koridorů pro kolejovou dopravu – VRT. Podpora železniční dopravy je v souladu s cíli v oblasti ochrany ovzduší (např. Národní program snižování emisí, Politika ochrany klimatu) a se strategickými cíli kraje (Program rozvoje Jihomoravského kraje, Strategie rozvoje Jihomoravského kraje).

K rozporu dochází zejména u cílů životního prostředí související s ochranou půdy, biologické rozmanitosti a krajiny. Podrobnější vyhodnocení jednotlivých záměrů je provedeno v kapitole A.6. a v příloze č. 2. Pro realizaci záměrů v konfliktních plochách a koridorech z hlediska životního prostředí jsou navržena opatření k minimalizaci negativních vlivů na dotčené složky životního prostředí.

Stanovení referenčních cílů

Na základě výstupů analýzy relevantních národních a krajských dokumentů byly pro jednotlivá témata ochrany životního prostředí formulovány pro A3 ZÚR JMK odpovídající cíle. Tato sada tzv. referenčních cílů představuje rámec pro hodnocení vazeb A3 ZÚR JMK k tématům ochrany životního prostředí.

Téma: Ovzduší

Cíl: Snižet emise znečišťujících látek do ovzduší

Téma: Obyvatelstvo, lidské zdraví

Cíl: Snižet hlukovou zátěž obyvatel

Téma: **Půda**

Cíl: Minimalizovat zábory zemědělské a lesní půdy

Téma: **Biologická rozmanitost, flóra, fauna**

Cíl: Ochrana biologické rozmanitosti

Téma: **Krajina**

Cíl: Ochrana krajinného rázu.

Cíl: Zachování prostupnosti krajiny

A.3. Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

A.3.1. Ovzduší

Zdroje znečišťování (emisní situace)

Celková emisní bilance zdrojů znečišťování ovzduší¹ pro území Jihomoravského kraje vychází z databáze ČHMÚ². Přehled produkce emisí na území Jihomoravského kraje je v tabulkách níže uveden podle kategorií zdrojů pro období let 2016-2020. Emise jsou uvedeny samostatně pro vyjmenované stacionární zdroje podle přílohy č. 2 zákona č. 201/2012 Sb., nevyjmenované stacionární zdroje a mobilní zdroje znečišťování ovzduší. Emise pro vyjmenované stacionární zdroje jsou dále rozděleny na dříve používané kategorie REZZO 1 a REZZO 2 (Registr emisí a stacionárních zdrojů).

Tab. A.3.1: Vývoj produkce emisí na území JMK dle kategorií zdrojů (2016–2020)

Látka	Rok	Vyjmenované stacionární zdroje			Nevyjmenované stacionární zdroje (REZZO 3)		Mobilní zdroje (REZZO 4)		Celkem
		REZZO 1	REZZO 2	%					
		(t/rok)	(t/rok)		(t/rok)	%			
TZL	2016	442.8	1.8	10.3	3191.3	73.6	700.5	16.2	4336.4
	2017	446.9	1.7	10.4	3180.5	73.5	697.3	16.1	4326.4
	2018	471.8	1.5	11.5	2943.3	71.6	694.2	16.9	4110.8
	2019	505.7	1.4	13.5	2570.2	68.4	683.1	18.2	3760.3
	2020	314.4	1.6	9.1	2511.7	72.4	639.8	18.5	3467.4
SO2	2016	957.4	1.0	65.2	493.3	33.6	18.2	1.2	1469.9
	2017	863.2	1.0	61.0	533.0	37.6	18.7	1.3	1415.9
	2018	799.8	0.7	62.4	462.5	36.1	19.0	1.5	1282.1

¹ ČHMÚ, dostupné z: http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/oez/emisnibilance_CZ.html

² Metodika ČHMÚ pro výpočet emisních bilancí je dostupná na:

<http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/oez/embil/dokumentySpolecne.html>

Látka	Rok	Vyjmenované stacionární zdroje			Nevyjmenované stacionární zdroje (REZZO 3)		Mobilní zdroje (REZZO 4)		Celkem
		REZZO 1	REZZO 2	%					
		(t/rok)	(t/rok)		(t/rok)	%			
	2019	766.7	0.7	58.1	533.0	40.4	19.4	1.5	1319.8
	2020	551.3	0.8	53.9	458.0	44.7	15.1	1.5	1025.2
NOx	2016	3108.1	93.7	23.1	2215.6	16.0	8415.9	60.8	13833.4
	2017	3033.7	83.8	22.7	2354.0	17.1	8255.3	60.1	13726.9
	2018	2969.9	84.4	23.2	2115.1	16.1	8000.9	60.7	13170.4
	2019	3044.5	81.9	22.6	3237.8	23.4	7483.6	54.0	13847.8
	2020	2775.3	85.6	22.6	3062.8	24.2	6724.3	53.2	12647.9
CO	2016	4849.4	23.1	8.3	40203.9	68.2	13839.3	23.5	58915.8
	2017	4377.7	20.7	7.5	41091.3	69.9	13289.0	22.6	58778.6
	2018	3950.2	21.0	7.4	36221.8	67.4	13562.5	25.2	53755.5
	2019	4366.3	20.2	9.0	32906.1	67.3	11576.0	23.7	48868.6
	2020	4570.6	21.5	9.6	33141.4	69.3	10076.1	21.1	47809.7
VOC	2016	939.6	16.6	5.5	14756.1	84.4	1781.0	10.2	17493.3
	2017	915.1	16.4	5.7	13605.6	83.6	1730.6	10.6	16267.6
	2018	920.3	16.9	5.4	14561.1	84.1	1812.0	10.5	17310.2
	2019	930.2	17.0	5.9	13382.9	84.0	1599.7	10.0	15929.8
	2020	796.6	24.6	5.0	14168.6	86.3	1427.3	8.7	16417.1
NH3	2016	21.3	0.0	0.3	6029.6	97.8	112.7	1.8	6163.5
	2017	48.9	0.0	0.8	5847.1	97.4	104.3	1.7	6000.4
	2018	52.1	0.0	0.8	6019.7	97.6	95.3	1.5	6167.1
	2019	66.2	0.0	1.0	6283.4	97.6	89.8	1.4	6439.3
	2020	54.9	0.0	1.1	4783.8	97.3	79.3	1.6	4917.9
PM2,5	2016	191.4	1.7	7.0	2124.2	77.0	442.0	16.0	2759.3
	2017	189.2	1.6	6.9	2152.7	77.4	436.6	15.7	2780.0
	2018	184.4	1.4	7.3	1926.3	75.7	431.7	17.0	2543.9
	2019	171.4	1.3	8.6	1424.9	70.7	417.8	20.7	2015.4
	2020	118.5	1.5	6.3	1397.1	73.1	394.5	20.6	1911.7
PM10	2016	309.9	1.8	9.0	2578.9	74.6	564.3	16.3	3454.8
	2017	311.4	1.6	9.0	2589.2	74.8	559.6	16.2	3461.8
	2018	302.7	1.5	9.4	2361.6	73.3	555.2	17.2	3220.9
	2019	287.3	1.3	10.0	2048.1	71.1	541.9	18.8	2878.6
	2020	186.0	1.6	5.8	2522.3	78.3	510.7	15.9	3220.5

Zdroj dat: ČHMÚ

Emise TZL, SO₂, NO_x, CO a PM_{2,5} vykazují v celém sledovaném období klesající trend. Emise PM₁₀ byly v roce 2020 vyšší než v předchozím roce, z dlouhodobého hlediska však i pro tuto látku převažuje klesající trend. Celkové emise VOC klesaly do r. 2014, od té doby jejich množství kolísá. Obdobně se chovají emise NH₃, které ale zaznamenaly v r. 2020 výrazný pokles.

Ve výše uvedené tabulce jsou údaje o celkových emisích znečišťujících látek doplněny o podíl jednotlivých skupin zdrojů na celkových emisích. Nevyjmenované stacionární zdroje (REZZO 3) jsou převládajícím

zdrojem emisí TZL, CO, VOC, NH₃, PM_{2,5} a PM₁₀. Na emisích NO_x se nejvyšší měrou podílí doprava (cca 60 %) a vyjmenované stacionární zdroje (cca 23 %). Nejvýznamnějším zdrojem emisí SO₂ je skupina vyjmenovaných stacionárních zdrojů. Jejich podíl na emisní bilanci SO₂ se postupně snižuje a narůstá podíl emisí SO₂ ze skupiny nevyjmenovaných stacionárních zdrojů (vytápění domácností).

Kvalita ovzduší je v Jihomoravském kraji ovlivňována lokálním vytápěním domácností (zejména v malých obcích) a ve větší míře se projevuje vliv již zmiňovaného zemědělství a eroze půdy v jižní části kraje. Lokálně ovlivňuje kvalitu ovzduší výrazněji také doprava, a to především na území měst a v oblastech s vyšší intenzitou dopravy (například podél dálnic D1 a D2, které krajem prochází).

Nejvýznamnější vyjmenované zdroje emisí TZL zastupují zdroje pro výrobu elektrické energie a tepla (ČEZ – Elektrárna Hodonín), zpracování potravin (NAVOS Hustopeče), těžba a zpracování nerostných surovin (Českomoravský cement – závod Mokrý, COLAS CZ – kamenolom Tasovice, KAMENOLOMY ČR – kamenolom Lhota Rapotina) a další průmyslové zdroje (např. P-D Refractories CZ – Velké Opatovice). Nejvýznamnější zdroje emisí SO_x zastupují průmyslové zdroje (VETROPACK MORAVIA GLASS a SAINT-GOBAIN ADFORS CZ – Hodonice) a zdroje pro výrobu elektrické energie a tepla (ČEZ – Elektrárna Hodonín) a zpracování nerostných surovin (Českomoravský cement – závod Mokrý). Nejvýznamnější zdroje emisí NO_x zastupují průmyslové zdroje (Českomoravský cement – závod Mokrý, VETROPACK MORAVIA GLASS a CARMEUSE CZECH REPUBLIC – Vápenka Mokrý) a zdroje pro výrobu elektrické energie a tepla (ČEZ – Elektrárna Hodonín).

Imisní situace

Hodnocení stávajícího imisního zatížení území bylo provedeno v souladu s § 11 zákona č. 201/2012 Sb. na základě map klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací. Toto hodnocení bylo doplněno o vyhodnocení dat Automatizovaného imisního monitoringu (AIM) ČHMÚ.

V současné době vychází hodnocení stávající úrovně znečištění ovzduší v zájmovém území z hodnot klouzavého průměru koncentrací uvažovaných škodlivin za předchozích pět kalendářních let (2017-2021). Tyto hodnoty jsou uváděny pro čtverce o rozsahu 1x1 km. Analýzu zpracovává ČHMÚ. Podle těchto údajů je v řešeném území následující imisní zatížení (vždy jsou uvedeny nejnižší a nejvyšší hodnoty pro území dotčené novými nebo měněnými koridory a územními rezervami A3 ZÚR JMK):

Tab. A.3.2: Imisní situace na základě klouzavých pětiletých průměrů imisních koncentrací 2017-2021 (zdroj dat: ČHMÚ)

Imisní limity vyhlášené pro ochranu lidí a imisní koncentrace v ovzduší

znečišťující látka	doba průměrování	imisní limit	imisní koncentrace			
			DZ13	DZ11	RDZ05	RDZ11
Oxid dusičitý	kalendářní rok	40 µg.m ⁻³	8,8-26,0	9,9-15,6	11,3-15,7	16,1-26,0
Oxid siřičitý	24 hodin	125 µg.m ⁻³ (4 MV)	8-11	10-11	11	9-11
PM ₁₀	24 hodin	50 µg.m ⁻³ (36 MV)	30-44	37-38	37-38	41-44
PM ₁₀	kalendářní rok	40 µg.m ⁻³	17,1-24,7	20,1-21,2	20,3-20,9	22,9-24,7
PM _{2,5}	kalendářní rok	25 µg.m ⁻³	12,2-18,9	15,0-15,6	15,0-15,3	17,0-18,9
Benzen	kalendářní rok	5 µg.m ⁻³	0,7-1,2	0,8-1,0	1,0	1,0-1,2

znečišťující látka	doba průměrování	imisní limit	imisní koncentrace			
			DZ13	DZ11	RDZ05	RDZ11
Olovo	kalendářní rok	0,5 µg.m ⁻³	0,0044-0,0064	0,0049-0,0052	0,0051	0,0050-0,0064

MV – n-tá nejvyšší koncentrace v roce, tj. např. 4 MV znamená čtvrtá nejvyšší hodnota

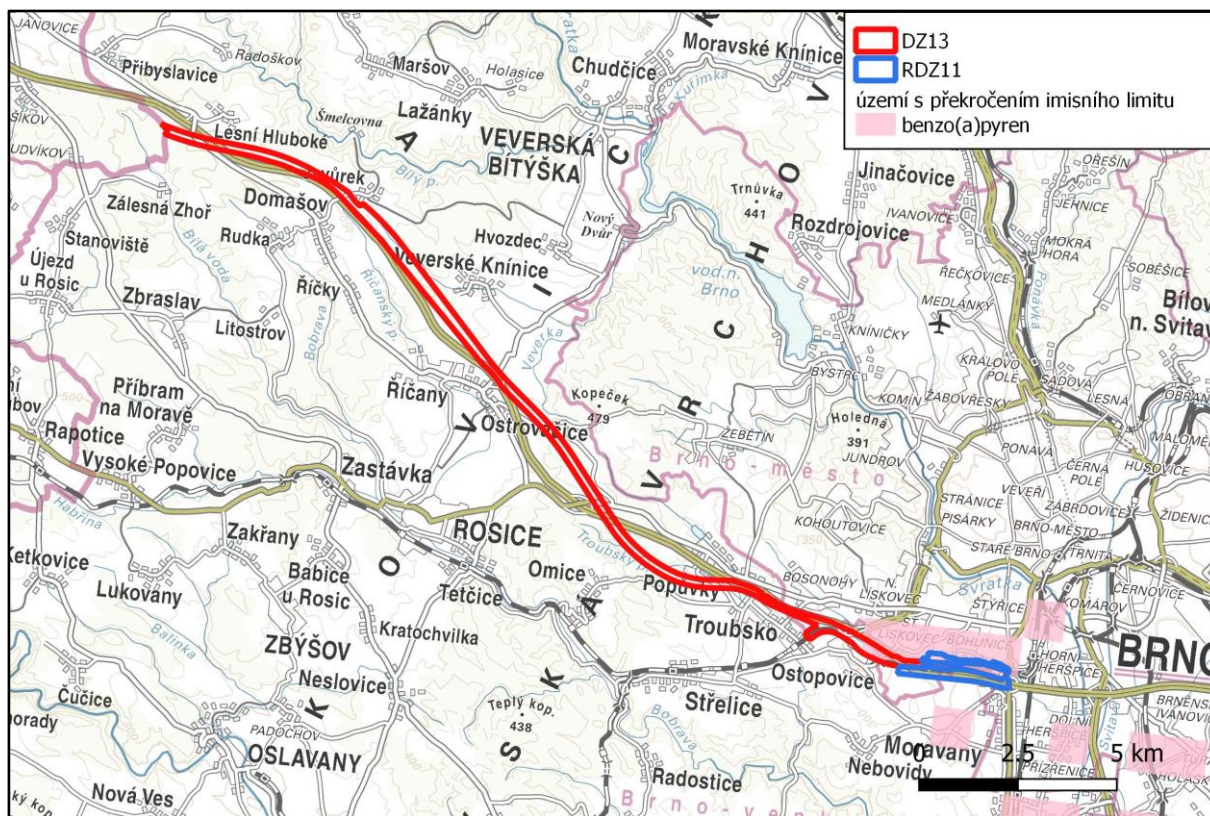
Imisní limity v částicích PM₁₀ vyhlášené pro ochranu lidí a imisní koncentrace v částicích PM₁₀ v zájmovém území

znečišťující látka	doba průměrování	imisní limit	imisní koncentrace			
			DZ13	DZ11	RDZ05	RD11
Benzo(a)pyren	kalendářní rok	1 ng.m ⁻³	0,2-1,2	0,5-0,6	0,5	0,7-1,2
Arsen	kalendářní rok	6 ng.m ⁻³	0,6-1,0	0,8-0,9	0,8	0,9-1,0
Kadmium	kalendářní rok	5 ng.m ⁻³	0,2	0,2	0,2	0,2

Na základě uvedených imisních koncentrací a jejich porovnání s imisními limity je možné konstatovat, že požadové zatížení zájmového území uvažovanými škodlivinami lze považovat za přijatelné, imisní limity pro ochranu zdraví lidí jsou splněny. Výjimkou je benzo(a)pyren, kde v brněnské aglomeraci dochází k překračování imisního limitu.

U koridoru DZ13 je patrný gradient od hranic s krajem Vysočina, kde je kvalita ovzduší nejlepší, po centrum Brna, kde je kvalita ovzduší nejhorší. Ze sledovaných území je nejvíce imisně zatížené centrum Brna. Koridor DZ13 a územní rezerva RDZ11 zasahují na území s překračovaným imisním limitem pro benzo(a)pyren. Změna koridoru DZ11 a změna územní rezervy RDZ05 jsou umístěny do území, kde nejsou překračovány imisní limity.

Obr. A.3.1: Území s překročeným imisním limitem (zdroj dat: ČHMÚ, 2023)



Imisní zatížení území na základě dat automatizovaného imisního monitoringu

Pro účely vyhodnocení kvality ovzduší na základě dat Automatizovaného imisního monitoringu (AIM) byly využity jak pozadové, tak i dopravní stanice imisního monitoringu nacházející se na území Jihomoravského kraje. Imisní koncentrace hodnocených znečišťujících látek naměřené na těchto stanicích v letech 2020, 2021 a 2022 jsou uvedeny v následující tabulce. Informace jsou převzaty z tabelárních přehledů ČHMÚ. Případy překročení imisních limitů jsou pro danou škodlivinu a rok v tabulkách vyznačeny tučně.

Tab. A.3.3: Naměřené hodnoty na vybraných stanicích AIM, průměrné roční koncentrace

znečišťující látka	imisní limit	stanice	průměrná koncentrace		
			2019	2020	2021
NO ₂	40 µg.m ⁻³	Brno - Dětská nemocnice	22,9	20,7	22,0
		Brno-Arboretum	18,6	16,9	20,2
		Brno-Lány	22,3	19,1	20,9
		Brno-Svatoplukova	34,1	31,2	33,8
		Brno-Tuřany	13,8	12,9	14,6
		Brno-Úvoz (hot spot)	38,4	34,7	35,2
		Brno-Výstaviště	26,3	21,1	23,5
		Brno-Zvonařka	-	25,7	25,8
		Mikulov-Sedlec	7,0	6,9	7,4
		Sivice	10,8	-	-
		Znojmo	12,7	11,3	11,4

znečišťující látka	imisi limit	stanice	průměrná koncentrace		
			2019	2020	2021
PM ₁₀	40 µg.m ⁻³	Brno - Dětská nemocnice	21,6	20,5	21,2
		Brno-Arboretum	-	17,1	19,1
		Brno-Lány	23,0	21,3	23,5
		Brno-Líšeň	19,6	16,9	18,2
		Brno-Masná	-	22,3	22,8
		Brno-Svatoplukova	28,0	24,0	25,5
		Brno-Tuřany	19,8	17,9	19,2
		Brno-Úvoz (hot spot)	26,5	21,6	-
		Brno-Výstaviště	-	18,7	25,3
		Brno-Zvonařka	-	29,7	-
		Hodonín	22,0	19,0	14,7
		Mikulov-Sedlec	17,0	15,6	16,3
		Sivice	-	20,3	22,9
		Znojmo	19,3	17,7	17,7
PM _{2,5}	20 µg.m ⁻³	Brno - Dětská nemocnice	16,3	14,4	15,2
		Brno-Arboretum	-	12,7	14,5
		Brno-Lány	18,0	15,6	18,0
		Brno-Líšeň	13,8	11,3	12,6
		Brno-Masná	-	13,8	15,2
		Brno-Svatoplukova	19,7	17,4	18,2
		Brno-Tuřany	15,3	12,4	14,3
		Brno-Úvoz (hot spot)	16,2	13,4	-
		Brno-Výstaviště	-	13,0	17,3
		Brno-Zvonařka	-	16,1	-
		Sivice	-	12,8	14,0
		Mikulov-Sedlec	12,6	10,4	11,3
		Hodonín	14,9	11,9	10,4
		Znojmo	14,2	12,0	12,6
B(a)P	1 ng.m ⁻³	Brno - Líšeň	0,5	0,3	0,4
		Brno - Masná	0,4	0,4	0,4
		Blansko - Sloupečnick	-	-	0,7
		Hodonín	0,5	0,4	0,5
		Lovčice	-	-	1,0
		Kuchařovice	0,5	0,4	-

Průměrné roční koncentrace nebyly u žádné ze sledovaných látek během posledních třech let překročeny. Na limitní hodnotu se dostalo měření benzo(a)pyrenu na lokalitě Lovčice. Jedná se o pozadovou venkovskou stanici. Vysoké hodnoty benzo(a)pyrenu byly naměřeny v zimním období. Pravděpodobným zdrojem jsou malá topeniště. Na území Jihomoravského kraje lze předpokládat překračování imisního limitu benzo(a)pyrenu. U ostatních znečišťujících látek byly nejvyšší koncentrace měřeny na území aglomerace Brno na dopravou nejzatíženějších lokalitách, které jsou navíc sevřené zástavbou do kaňonu. Jedná se o lokality Brno – Svatoplukova a Brno – Úvoz.

Tab. A.3.4: Naměřené hodnoty na vybraných stanicích AIM, krátkodobé koncentrace

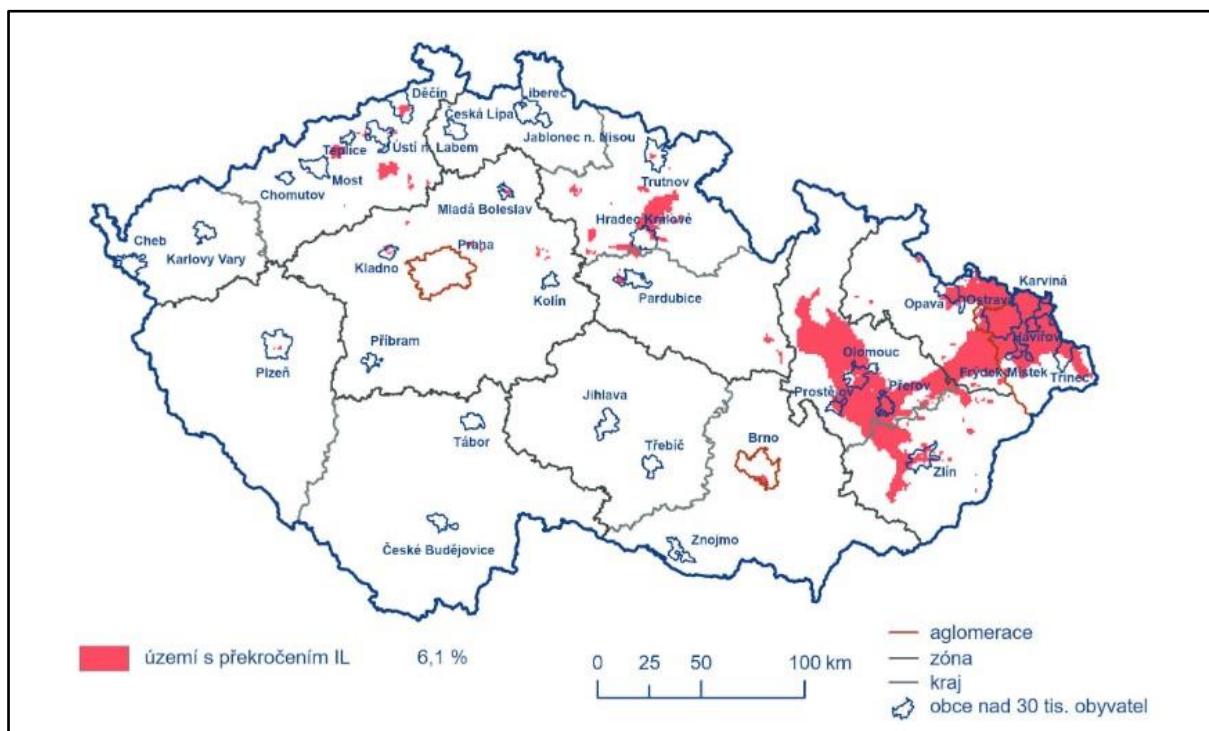
znečišťující látka	koncentrace	imisiční limit	stanice	průměrná koncentrace		
				2019	2020	2021
PM ₁₀	36. nejvyšší denní	50 µg.m ⁻³	Brno - Dětská nemocnice	36,9	35,0	37,1
			Brno-Arboretum	--	31,4	34,6
			Brno-Lány	40,4	37,7	40,8
			Brno-Líšeň	33,0	28,7	31,6
			Brno-Masná	-	36,0	39,3
			Brno-Svatoplukova	47,4	40,3	41,4
			Brno-Tuřany	34,9	31,3	33,6
			Brno-Úvoz (hot spot)	48,0	39,2	-
			Brno-Výstaviště	-	33,1	42,9
			Brno-Zvonařka	-	55,5	-
			Hodonín	38,5	31,3	36,7
			Mikulov-Sedlec	29,1	28,4	29,1
			Sivice	-	35,2	38,2
			Znojmo	34,0	26,9	31,9
SO ₂	25. nejvyšší denní	125 µg.m ⁻³	Brno-Lány	9,3	7,7	8,8
			Brno-Tuřany	8,7	-	8,36
			Mikulov-Sedlec	12,2	6,0	7,6
NO ₂	19. nejvyšší hodinová	200 µg.m ⁻³	Brno - Dětská nemocnice	102,0	84,7	84,4
			Brno-Arboretum	68,3	65,2	74,2
			Brno-Lány	94,3	73,6	74,0
			Brno-Svatoplukova	96,0	93,0	90,5
			Brno-Tuřany	61,8	52,0	59,3
			Brno-Úvoz (hot spot)	96,2	89,3	91,6
			Brno-Výstaviště	86,7	63,9	67,9
			Brno-Zvonařka	-	90,1	79,8
			Mikulov-Sedlec	32,1	30,2	30,4
			Sivice	49,2	-	-
			Znojmo	51,6	44,6	46,7
CO	maximální denní 8hodinový průměr	10 000 µg.m ⁻³	Brno-Lány	342,3	338,3	345,8
			Brno-Úvoz (hot spot)	469,9	462,2	396,8
			Brno-Zvonařka	-	381,9	403,3

Na území Jihomoravského kraje nebyly během sledovaného období překračovány krátkodobé imisiční limity znečišťujících látek. Nejvíce se limitu přibližují koncentrace PM₁₀ na lokalitách, které se vyznačují vysokou intenzitou dopravy v blízkosti stanice. Jedná se o lokality Brno – Svatoplukova a Brno – Úvoz.

Oblasti s překročením imisičního limitu

Zákon o ochraně ovzduší stanovuje imisiční limity pro vybrané znečišťující látky bez dalšího rozlišení na imisiční a cílové imisiční limity. ČHMÚ ve svých ročenkách pravidelně vymezuje oblasti s překročením imisičních limitů hromadně pro všechny znečišťující látky, které jsou sledovány z hlediska ochrany lidského zdraví. Mapa oblastí s překročením alespoň jednoho imisičního limitu bez zahrnutí ozonu podává ucelenou informaci o kvalitě ovzduší na území ČR.

Obr. A.3.2: Vyznačení oblastí s překročenými imisními limity pro ochranu zdraví bez zahrnutí přízemního ozonu, rok 2021 (zdroj dat: ČHMÚ)



Tab. A.3.5: Vývoj plochy oblastí s překročením imisních limitů pro ochranu zdraví bez zahrnutí přízemního ozonu

rok	Jihomoravský kraj (bez aglomerace Brno)		Agglomerace Brno	
	Celkový souhrn překročení bez O ₃	BaP (roční průměr >1ng/m ³)	Celkový souhrn překročení bez O ₃	BaP (roční průměr >1ng/m ³)
2017	12,17	10,67	15,05	0,57
2018	3,71	3,71	20,59	13,64
2019	0,07	0,07	0,87	0,87
2020	0,05	0,05	4,27	4,27
2021	0,05	0,05	7,75	7,75

Poznámka: Uvedené hodnoty jsou v jednotkách % plochy územního celku.

V roce 2021 bylo jako oblast s překročením imisních limitů vymezeno na území zóny Jihomoravského kraje (bez aglomerace Brno) 0,05 % území, na území aglomerace Brno se jedná o 7,75 % území. Vymezení oblastí se zhoršenou kvalitou ovzduší za rok 2021 na území zóny Jihovýchod a aglomerace Brno je způsobeno pouze nadlimitními průměrnými ročními koncentracemi BaP.

Na kvalitě ovzduší se projevují zejména teploty a rozptylové podmínky v zimě a opatření pro zlepšování kvality ovzduší (výměna kotlů, obnova vozového parku, opatření na velkých zdrojích).

Předpoklady dalšího vývoje bez provedení koncepce A3 ZÚR JMK

V oblasti železniční dopravy se očekává, že navržené záměry VRT posílí podíl veřejné dopravy na celkové přepravě na úkor individuální automobilové dopravy. Výstavba VRT umožní uvolnění kapacit

pro možný nárůst přepravy nákladní železniční dopravou. Nerealizace záměrů tudíž může přispět k většímu nárůstu automobilové dopravy se všemi negativními dopady na kvalitu ovzduší.

A.3.2. Obyvatelstvo

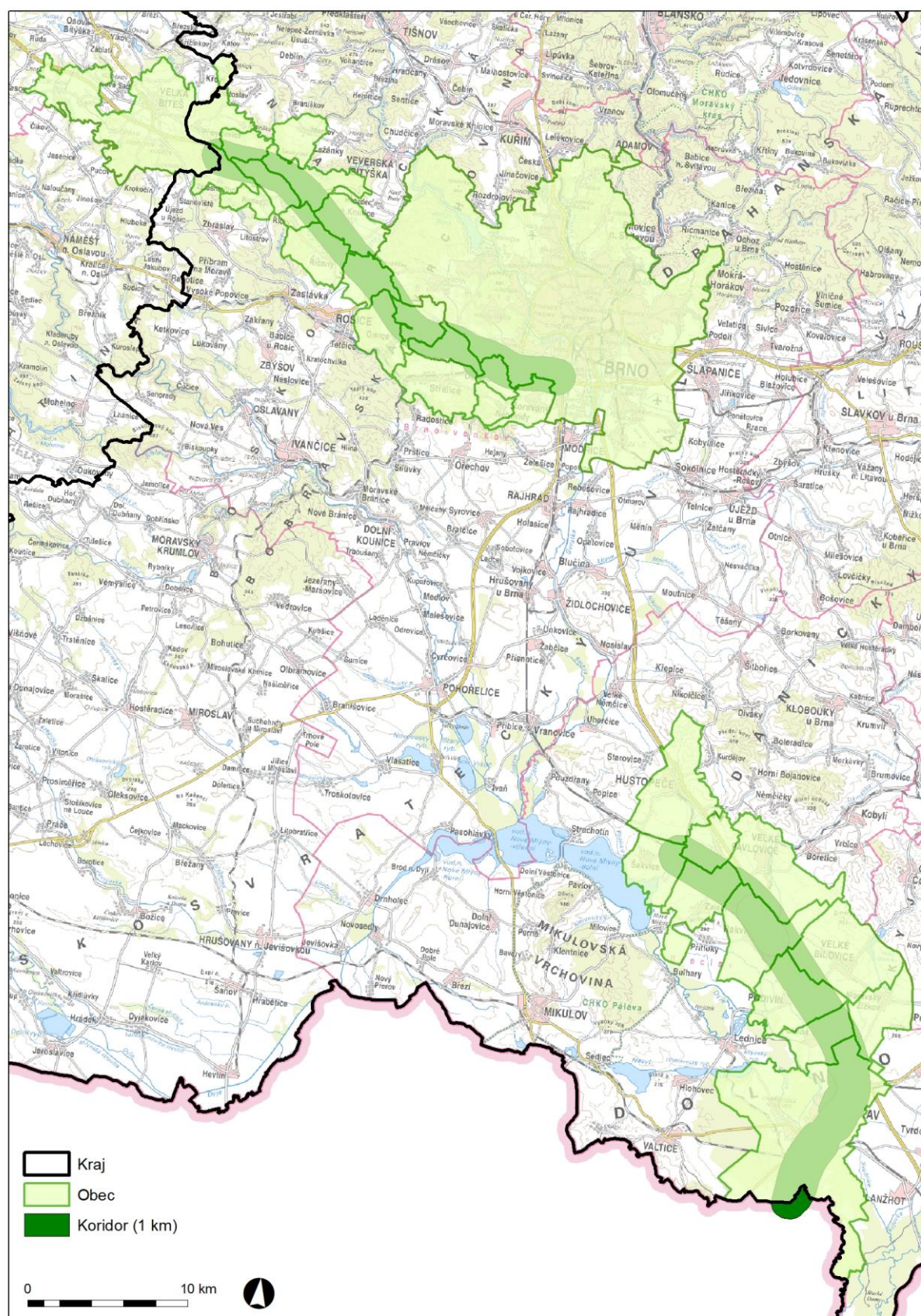
Vymezení území pro demografickou analýzu

Pro účely demografické analýzy bylo vymezeno hodnocené území následovně:

- do charakteristiky bylo zahrnuto okolí nově vloženého koridoru DZ13, dále část koridoru DZ11, o niž je tento koridor prodloužen oproti platným ZÚR, a koridory územních rezerv RDZ05 a RDZ11
- v okolí těchto koridorů byla vymezena obalová křivka do vzdálenosti 1 km
- do výběru byly zařazeny všechny obce, do jejichž administrativního území takto vymezená oblast zasahuje, pro celistvost území byl výběr doplněn též o obec Nebovidy

Celkem tedy bylo vybráno 31 obcí, a to 30 na území Jihomoravského kraje a 1 obec (Velká Bíteš) v kraji Vysočina. Postup vymezení i výsledný výběr je patrný z následujícího obrázku. Rozlohou největší z obcí je Brno, přes kterou prochází koridor jen okrajově v jihozápadní až západní části, dále Břeclav a Velká Bíteš. Mezi rozlohou nejmenší obce patří Říčky, Ostopovice a Rudka.

Obr. A.3.3: Vymezené území pro demografickou analýzu



Při následné analýze bylo preferováno využití dat pro co nejmenší územní jednotky tak, aby hodnocení co nejpřesněji odpovídalo vybranému území. To znamená, že pokud to bylo možné, byla zpracována

data za obce, v případě nedostupnosti dat jsou prezentovány údaje za nejmenší jednotky, pro něž byla data k dispozici (v pořadí správní území ORP – okresy – kraje).

Demografické údaje

Řešený záměr protíná území 31 obcí, z nichž 30 obcí náleží Jihomoravskému kraji a jedna obec (Velká Bíteš) kraji Vysočina. Obec Velká Bíteš spadá do ORP Velké Meziříčí a okresu Žďár nad Sázavou. Mezi nejlidnatější obce se řadí města Brno (379 466 obyvatel), Břeclav (23 943 obyvatel), Hustopeče (5 998 obyvatel) a Velká Bíteš (5 167 obyvatel). Nejmenší obcí je Zálesná Zhoř, ve které bydlí pouze 60 obyvatel.

Průměrný věk obyvatel v řešeném území v roce 2021 byl 41,8 let, jedná se o lehce podprůměrnou hodnotu oproti celorepublikovému průměru (42,8 let k 31.12.2021). Vyšší průměrný věk byl zaznamenán u žen, a to 43,0 let, u mužů byl 40,5 let.

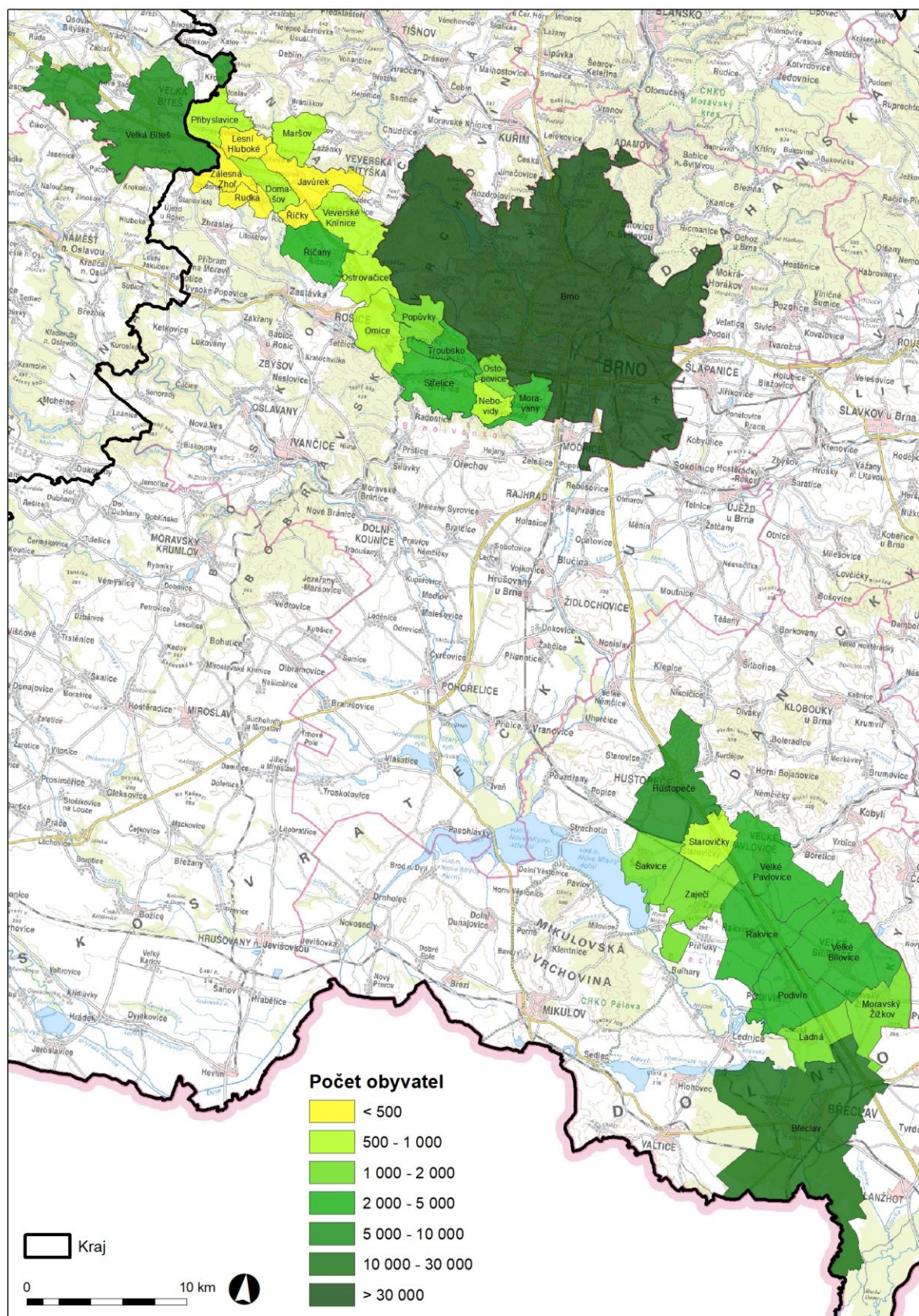
Podrobný přehled je shrnutý v následující tabulce a kartogramech.

Tab. A.3.6: Přehled základních demografických údajů v potenciálně dotčeném území záměru, stav k 31.12.2021 (zdroj dat: ČSÚ, 2021).

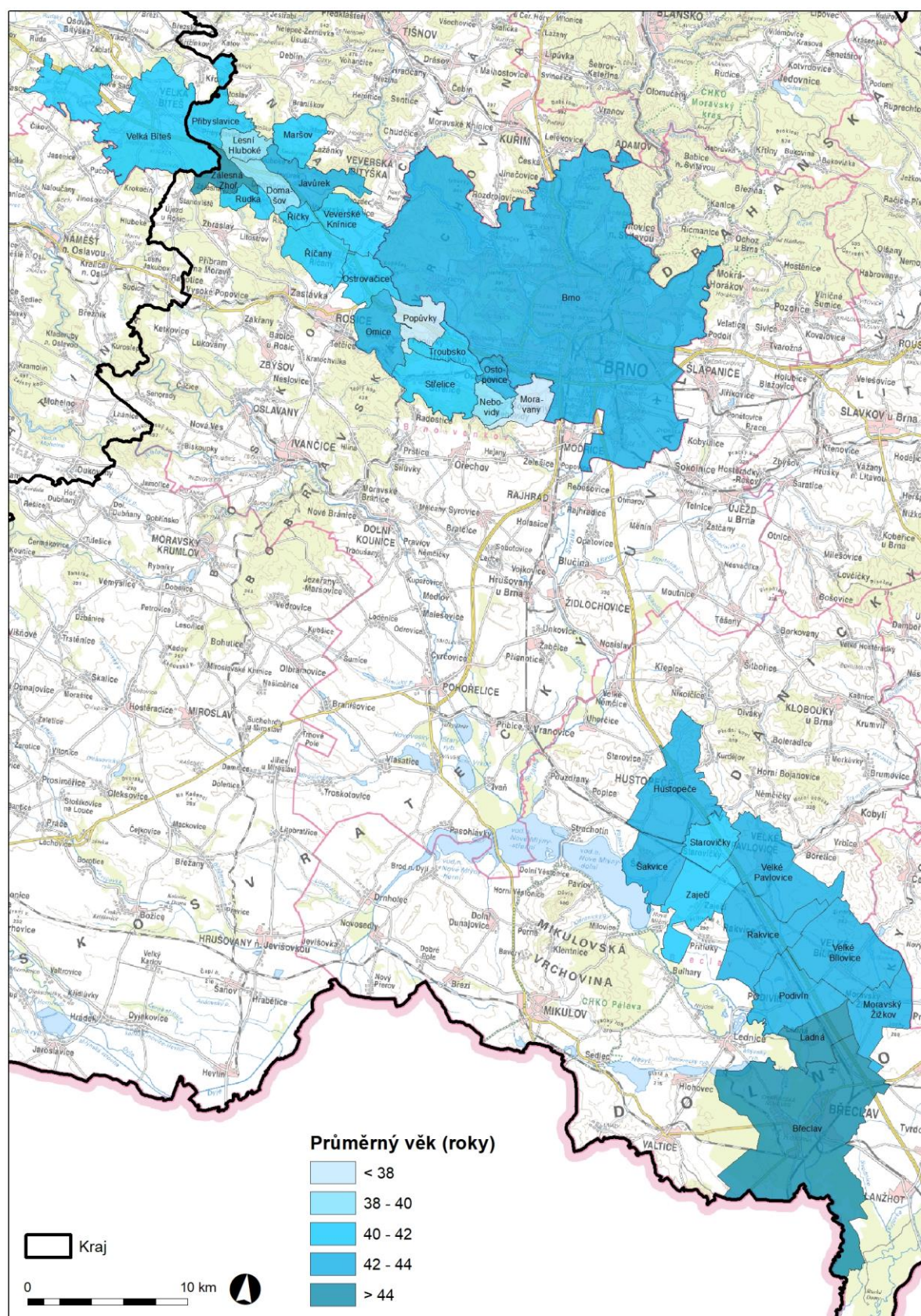
Název obce	Název ORP	Okres	Počet obyvatel	Průměrný věk		
				Muži	Ženy	Celkem
Brno	Brno	Brno-město	379 466	41,1	44,6	42,9
Břeclav	Břeclav	Břeclav	23 943	42,3	46,1	44,2
Ladná	Břeclav	Břeclav	1 225	43,6	46,4	45,0
Moravský Žižkov	Břeclav	Břeclav	1 458	41,5	44,3	42,9
Podivín	Břeclav	Břeclav	2 954	42,1	45,5	43,8
Rakvice	Břeclav	Břeclav	2 162	42,2	45,2	43,7
Velké Bílovice	Břeclav	Břeclav	3 818	41,1	44,4	42,8
Zaječí	Břeclav	Břeclav	1 492	39,2	42,6	40,9
Hustopeče	Hustopeče	Břeclav	5 998	41,0	44,3	42,7
Starovičky	Hustopeče	Břeclav	904	39,2	43,1	41,1
Šakvice	Hustopeče	Břeclav	1 494	41,6	45,4	43,5
Velké Pavlovice	Hustopeče	Břeclav	3 052	41,6	45,1	43,4
Domašov	Rosice	Brno-venkov	667	38,7	41,2	39,9
Javůrek	Rosice	Brno-venkov	335	41,6	43,4	42,5
Lesní Hluboké	Rosice	Brno-venkov	272	38,2	40,7	39,4
Ostrovačice	Rosice	Brno-venkov	790	39,2	42,5	40,8
Přibyslavice	Rosice	Brno-venkov	529	39,0	43,2	41,1
Rudka	Rosice	Brno-venkov	397	38,7	42,5	40,6
Říčany	Rosice	Brno-venkov	2 088	40,0	42,4	41,2
Říčky	Rosice	Brno-venkov	399	41,0	40,1	40,6
Veverské Knínice	Rosice	Brno-venkov	954	40,0	43,6	41,8
Zálesná Zhoř	Rosice	Brno-venkov	60	43,9	48,1	46,0
Moravany	Šlapanice	Brno-venkov	3 382	35,7	37,6	36,7
Nebovidy	Šlapanice	Brno-venkov	827	41,4	38,2	39,8
Omice	Šlapanice	Brno-venkov	834	41,5	43,5	42,5
Ostopovice	Šlapanice	Brno-venkov	1 731	41,3	43,9	42,6

Popůvky	Šlapanice	Brno-venkov	1 709	35,8	37,7	36,8
Střelice	Šlapanice	Brno-venkov	3 103	40,5	42,0	41,2
Troubsko	Šlapanice	Brno-venkov	2 346	41,1	42,2	41,6
Maršov	Tišnov	Brno-venkov	520	41,7	41,2	41,4
Velká Bíteš	Velké Meziříčí	Žďár nad Sázavou	5 167	39,8	42,4	41,1
Celkem/Průměr			454 076	40,5	43,0	41,8

Obr. A.3.4: Počet obyvatel ve sledovaných obcích, stav k 31.12.2021 (zdroj dat: ČSÚ, 2021).



Obr. A.3.5: Průměrný věk obyvatel ve sledovaných obcích, stav k 31.12.2021 (zdroj dat: ČSÚ, 2021).



K 31. 12. 2021 bylo dle ČSÚ (ČSÚ, 2021) v řešeném území celkem 454 076 obyvatel, z toho 48,8 % mužů a 51,2 % žen. Meziročně se počet navýšil o 1 586 osob, přírůstek počtu obyvatel byl způsoben

především stěhováním (2 077 osob), zásluhou přirozeného přírůstku se počet obyvatel hodnocených obcí snížil o 491 osob. Přírůstek (úbytek) obyvatel je znázorněn v následující tabulce.

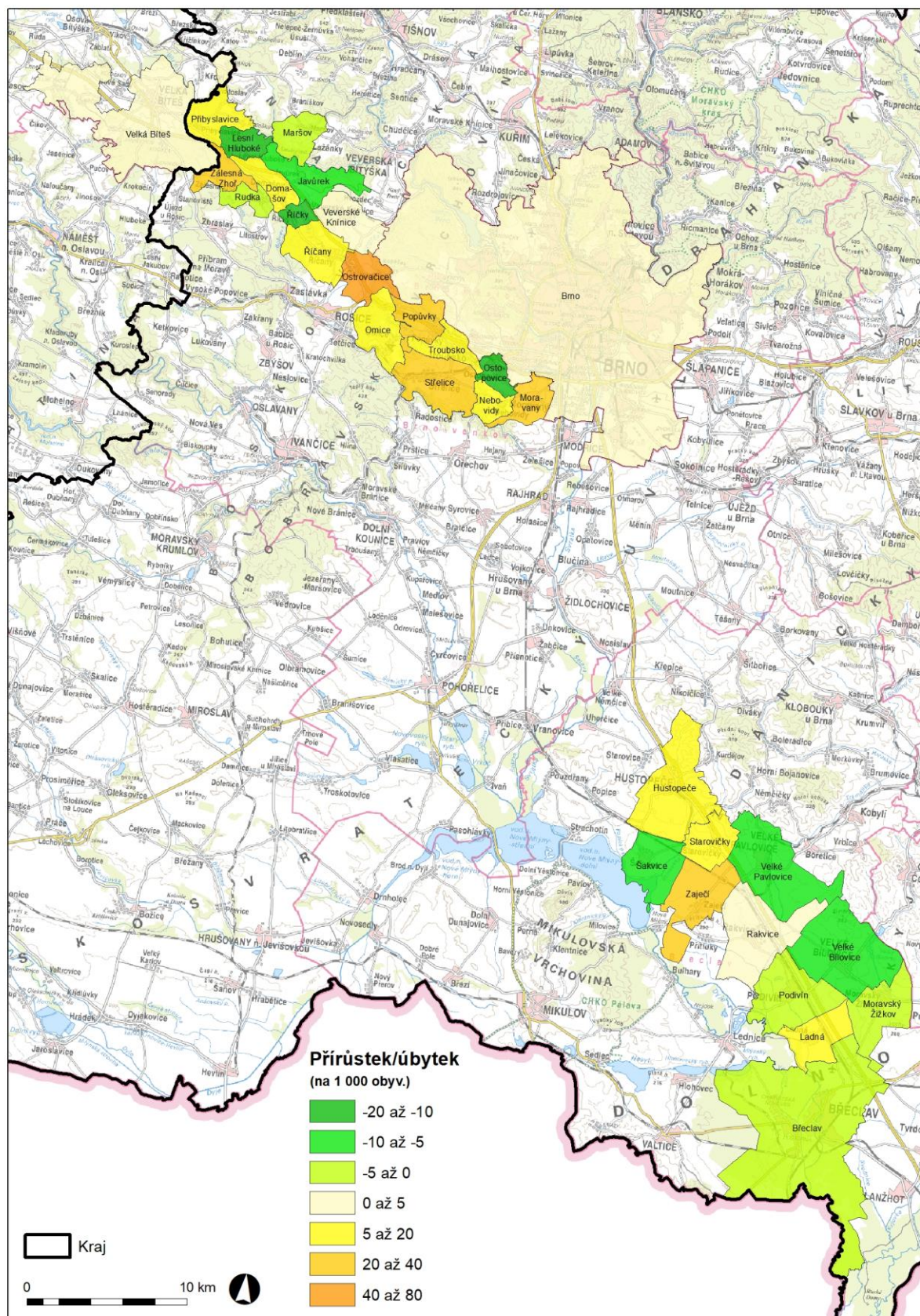
Tab. A.3.7: Přírůstek (úbytek) obyvatel jednotlivých obcí potenciálně dotčeného území (zdroj dat: ČSÚ, 2021)

Název obce	Živě narození	Zemřelí	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Přírůstek (úbytek)		
					Přirozený	Stěhováním	Celkový
Brno	4 413	4 881	11 368	9 678	-468	1 690	1 222
Břeclav	264	306	478	499	-42	-21	-63
Ladná	15	14	41	32	1	9	10
Moravský	12	8	20	28	4	-8	-4
Podivín	30	38	74	68	-8	6	-2
Rakvice	13	24	47	34	-11	13	2
Velké Bílovice	42	49	58	76	-7	-18	-25
Zaječí	27	15	67	22	12	45	57
Hustopeče	70	73	218	139	-3	79	76
Starovičky	8	14	35	20	-6	15	9
Šakvice	12	26	42	41	-14	1	-13
Velké Pavlovice	31	35	54	67	-4	-13	-17
Domašov	10	8	29	24	2	5	7
Javůrek	4	3	2	5	1	-3	-2
Lesní Hluboké	2	3	12	16	-1	-4	-5
Ostrovačice	6	6	69	10	0	59	59
Přibyslavice	6	4	21	15	2	6	8
Rudka	4	5	8	8	-1	0	-1
Říčany	24	30	84	48	-6	36	30
Říčky	5	2	7	15	3	-8	-5
Veverské	13	12	37	37	1	0	1
Zálesná Zhoř	1	0	1	0	1	1	2
Moravany	53	20	166	125	33	41	74
Nebovidy	12	10	43	29	2	14	16
Omice	13	7	29	25	6	4	10
Ostopovice	11	13	54	71	-2	-17	-19
Popůvky	24	13	89	53	11	36	47
Střelice	39	42	134	53	-3	81	78
Troubsko	26	22	84	55	4	29	33
Maršov	7	5	10	13	2	-3	-1
Velká Bíteš	68	68	142	140	0	2	2
Celkem	5 265	5 756	13 523	11 446	-491	2 077	1 586

Nejvyšší absolutní počty vykazuje Brno, jehož celkový přírůstek je kladný, a to vlivem vysokého počtu přistěhovalých. V případě přirozeného přírůstku (úbytku) dochází v Brně k úbytku obyvatel v řádu stovek. V ostatních obcích sledovaného území se jedná o jednotky až desítky osob ať už přírůstku nebo úbytku obyvatel. V přepočtu na počet obyvatel dané obce vykazuje nejvyšší míru přírůstku obec Ostrovačice (75), dále obce Zaječí (38) a Zálesná Zhoř (33). Nejvyšší úbytek obyvatel v přepočtu na

počet obyvatel obce byl zaznamenán v obcích Lesní Hluboké (18), Říčky (12) a Ostopovice (11). Vyrovnaná bilance (-1 až 1) byla vypočtena v obcích Podivín, Velká Bíteš a Rakvice. Celkově byl úbytek obyvatel zaznamenán ve 12 obcích, naopak přírůstek v 19 obcích, a to i v řádu jednotek obyvatel v obou případech. Přírůstek (úbytek) na 1 000 obyvatel dané obce je znázorněn na následujícím obrázku.

Obr. A.3.6: Celkový přírůstek (úbytek) na 1 000 obyvatel obce ve sledovaných obcích, stav k 31.12.2021 (zdroj dat: ČSÚ, 2021).



Zastoupení kategorií věkové skladby obyvatel ve vybraných obcích podle pohlaví je uvedeno v následující tabulce. Největší procentuální zastoupení věkové třídy 0-14 let se jak u mužů (27,9 %), tak u žen (25,0 %) nachází v obci Hustopeče. Produktivní věková třída (15-64 let) je nejobsáhlejší úrovní věku mužů v rozsahu od 53,5 % (Říčany) do 76,9 % (Říčky) a u žen se nachází v intervalu od 53,3 % do 66,4 % (Popůvky a Břeclav). Postproduktivní věková třída je téměř ve všech obcích až na Hustopeče a Ladnou zastoupena větším množstvím žen než mužů.

Tab. A.3.8: Zastoupení kategorií věkové skladby obyvatel podle pohlaví (zdroj dat: ČSÚ, 2021)

Název obce	Muži			Ženy		
	0-14	15-64	65+	0-14	15-64	65+
Brno	16,7	65,6	17,7	15,1	60,4	24,5
Břeclav	20,6	64,2	15,2	15,7	66,4	17,9
Ladná	18,1	64,4	17,6	23,6	62,2	14,2
Moravský Žižkov	20,2	63,6	16,2	18,3	61,0	20,7
Podivín	14,1	69,1	16,8	21,1	58,5	20,4
Rakvice	18,6	65,3	16,0	18,6	61,3	20,1
Velké Bílovice	16,2	66,4	17,4	16,5	60,2	23,3
Zaječí	17,3	66,2	16,5	13,2	62,6	24,2
Hustopeče	27,9	56,4	15,7	25,0	60,6	14,4
Starovičky	18,7	68,5	12,8	16,1	64,1	19,8
Šakvice	12,0	70,7	17,3	17,4	61,7	21,0
Velké Pavlovice	18,5	65,9	15,6	17,6	59,6	22,8
Domašov	26,1	63,3	10,6	22,7	62,1	15,1
Javůrek	21,3	64,5	14,2	22,5	59,8	17,7
Lesní Hluboké	20,5	64,1	15,4	19,0	60,6	20,4
Ostrovačice	18,6	64,4	17,0	19,5	61,0	19,5
Přibyslavice	21,4	64,7	13,9	23,6	57,3	19,1
Rudka	17,6	63,7	18,7	16,1	58,7	25,3
Říčany	23,9	53,5	22,5	14,9	61,2	23,9
Říčky	9,1	76,9	14,0	16,7	62,0	21,3
Veverské Knínice	15,7	68,7	15,7	16,3	60,7	23,0
Zálesná Zhoř	15,9	69,0	15,1	22,1	55,3	22,6
Moravany	23,5	58,2	18,3	19,3	62,3	18,4
Nebovidy	18,6	62,3	19,0	19,8	56,8	23,3
Omice	20,8	64,4	14,8	19,2	61,4	19,4
Ostopovice	20,9	61,8	17,2	18,0	60,6	21,4
Popůvky	20,0	62,9	17,1	10,0	53,3	36,7
Střelice	16,5	68,2	15,4	15,0	61,6	23,4
Troubsko	17,5	66,8	15,7	16,7	58,0	25,4
Maršov	19,0	67,4	13,6	17,2	63,1	19,8
Velká Bíteš	19,1	64,8	16,1	17,3	61,9	20,8

Střední délka života a úmrtnost

Střední délka života vyjadřuje počet let, kterých se průměrně dožije jedinec za předpokladu zachování úmrtnosti z období jejího výpočtu. V Jihomoravském kraji i kraji Vysočina se střední délka života v dlouhodobém měřítku stále zvyšuje, stejně jako v ostatních částech republiky, i přes to, že v posledním dvouletí došlo k mírnému poklesu o cca 1 rok, resp. o půl roku v kraji Vysočina. Naděje dožití v Jihomoravském kraji v roce 2021 je u mužů 75,27 let a u žen 81,59 let. Naděje dožití v kraji Vysočina v roce 2021 je u mužů 75,56 let a u žen 81,68 let. V obou případech nad celorepublikovými hodnotami (74,09 let u mužů a 80,51 let u žen). Následující tabulka ukazuje naděje dožití za okresy, ve kterých se nachází hodnocené obce.

Tab. A.3.9: Naděje dožití za okresy v letech 2017 - 2021 (zdroj dat: ČSÚ, VDB)

Okres	Muži	Ženy
Brno-město	76,73	82,29
Břeclav	75,21	81,94
Brno-venkov	76,45	82,57
Žďár nad Sázavou	76,49	82,31

Dle údajů zjištěných z pětiletých průměrů let 2017 a 2021 tento ukazatel pro narozené v roce 2021 činí 75,21 - 76,73 let u mužů a 81,94 - 82,57 let u žen v okresech sledovaných obcí. Nejnížší naděje dožití vykazuje okres Břeclav, nejvyšší u mužů okres Brno-město a u žen Brno-venkov.

V roce 2021 zemřelo nejvíce obyvatel na území obcí Brno (4 881 osob), Břeclav (306 osob), Hustopeče (73 osob) a Velká Bíteš (68 osob). Nejnížší úmrtnost byla v obcích Zálesná Zhoř a Říčky (0 a 2 úmrtí) (zdroj dat: ČSÚ, VDB). Příčiny úmrtí uvedeny v následujícím přehledu jsou odvozeny z dat pro správní obvody ORP mezi roky 2019-2021, data na úrovni obcí nejsou k dispozici. Z přehledu je zřejmé, že nejvyšší podíl příčin úmrtí zaujímají nemoci oběhové soustavy (Tišnov – 43,3% - Břeclav 31,5%), následují novotvary (Rosice – 23,8% - Velké Meziříčí 17,4 %) a nejméně obyvatel umírá na nemoci dýchací soustavy (Velké Meziříčí – 7,5 % - Hustopeče 3,2 %). V roce 2020 jsou k dispozici i data za úmrtí v souvislosti s onemocněním COVID-19. Nejvyšší podíl vykazují ORP Břeclav (11,3 %) a Velké Meziříčí (11,0 %), nejnížší Šlapanice (7,1 %) a Brno (7,7 %).

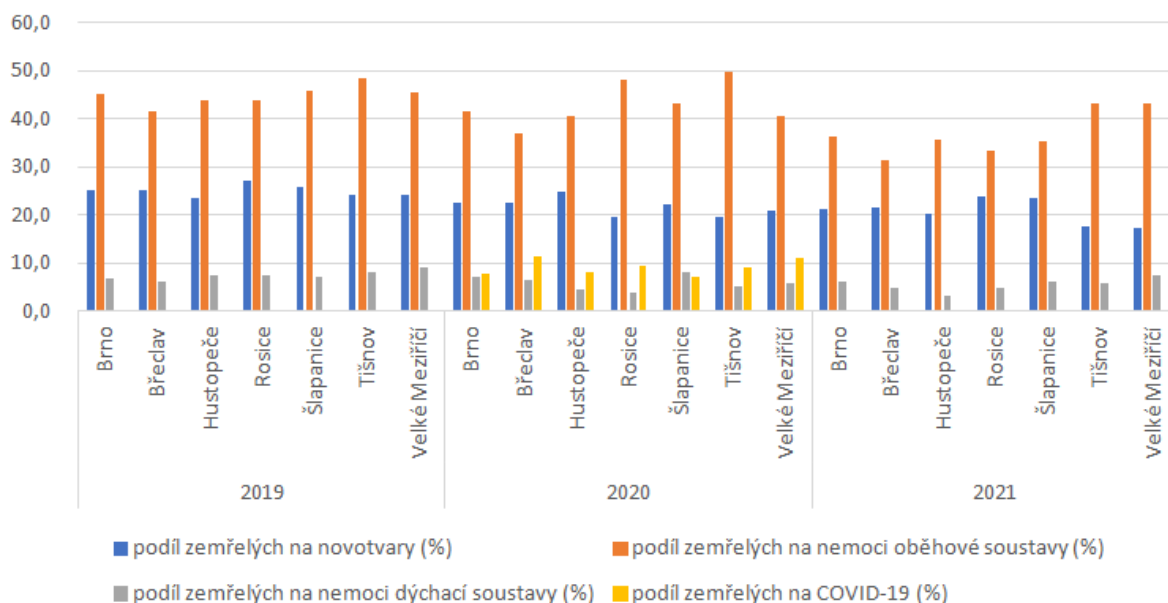
Tab. A.3.10: Úmrtí podle příčin – ORP (zdroj dat: ČSÚ, VDB)

ORP	Úmrtnost	2019	2020	2021
Brno	Zemřelí celkem	4 052	4 652	4 881
	podíl zemřelých na novotvary (%)	25,0	22,3	21,1
	podíl zemřelých na nemoci oběhové soustavy (%)	45,0	41,6	36,4
	podíl zemřelých na nemoci dýchací soustavy (%)	6,9	7,1	6,1
	podíl zemřelých na COVID-19 (%)	0,0*	7,7	0,0*
Břeclav	Zemřelí celkem	641	726	791
	podíl zemřelých na novotvary (%)	25,1	22,6	21,4
	podíl zemřelých na nemoci oběhové soustavy (%)	41,7	36,9	31,5
	podíl zemřelých na nemoci dýchací soustavy (%)	6,1	6,5	4,7
	podíl zemřelých na COVID-19 (%)	0,0*	11,3	0,0*
Hustopeče	Zemřelí celkem	356	393	434

	podíl zemřelých na novotvary (%)	23,6	24,7	20,3
	podíl zemřelých na nemoci oběhové soustavy (%)	43,8	40,5	35,5
	podíl zemřelých na nemoci dýchací soustavy (%)	7,3	4,6	3,2
	podíl zemřelých na COVID-19 (%)	0,0*	8,1	0,0*
Rosice	Zemřelí celkem	271	329	365
	podíl zemřelých na novotvary (%)	26,9	19,5	23,8
	podíl zemřelých na nemoci oběhové soustavy (%)	43,9	48,0	33,4
	podíl zemřelých na nemoci dýchací soustavy (%)	7,4	3,6	4,7
	podíl zemřelých na COVID-19 (%)	0,0*	9,4	0,0*
Šlapanice	Zemřelí celkem	608	618	692
	podíl zemřelých na novotvary (%)	25,8	22,2	23,4
	podíl zemřelých na nemoci oběhové soustavy (%)	45,9	43,2	35,4
	podíl zemřelých na nemoci dýchací soustavy (%)	6,9	7,9	6,1
	podíl zemřelých na COVID-19 (%)	0,0*	7,1	0,0*
Tišnov	Zemřelí celkem	315	366	390
	podíl zemřelých na novotvary (%)	24,1	19,4	17,7
	podíl zemřelých na nemoci oběhové soustavy (%)	48,6	49,7	43,3
	podíl zemřelých na nemoci dýchací soustavy (%)	7,9	4,9	5,6
	podíl zemřelých na COVID-19 (%)	0,0*	9,0	0,0*
Velké Meziříčí	Zemřelí celkem	391	428	426
	podíl zemřelých na novotvary (%)	24,0	20,8	17,4
	podíl zemřelých na nemoci oběhové soustavy (%)	45,5	40,7	43,2
	podíl zemřelých na nemoci dýchací soustavy (%)	9,0	5,6	7,5
	podíl zemřelých na COVID-19 (%)	0,0*	11,0	0,0*

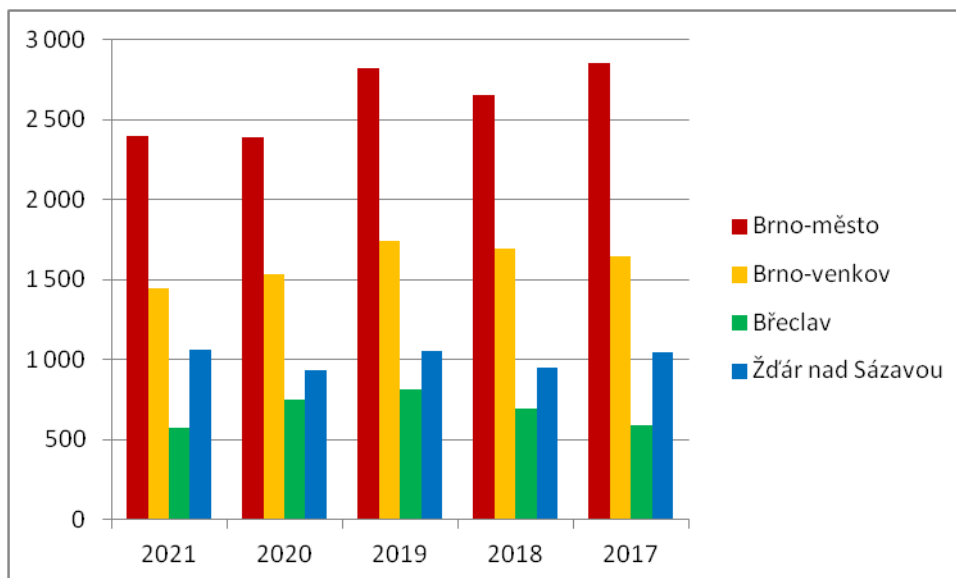
*) Údaj není k dispozici nebo je nespolehlivý.

Obr. A.3.7: Podíl zemřelých na vybrané příčiny v ORP v letech 2019 - 2021 (zdroj dat: ČSÚ, VDB)

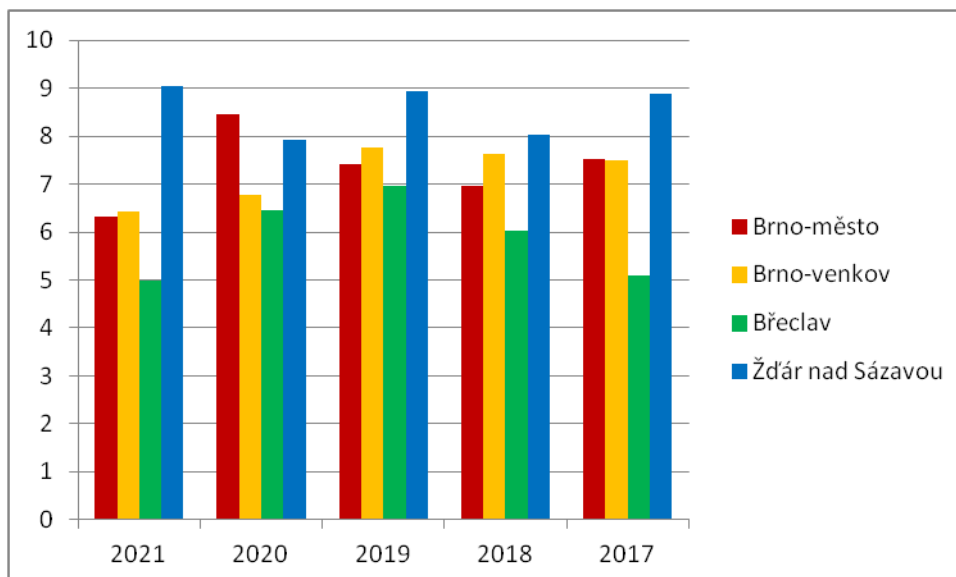


V kategorii vnější příčiny nemocnosti a úmrtnosti hrají významnou roli dopravní nehody. Český statistický úřad v roce 2021 evidoval v okresech sledovaných obcí celkem 5 476 nehod, což je meziročně o 136 nehod méně a potvrzuje to klesající trend od roku 2017 s mírným nárůstem v roce 2019. Následující grafy ukazují počet nehod v okresech sledovaných obcí (absolutně a na 1 000 obyvatel) v letech 2017 - 2021, obrázek pak nehody v členění na závažnost nehody a počet nehod způsobených pod vlivem alkoholu.

Obr. A.3.8: Absolutní počet nehod v silniční dopravě za vybrané okresy (zdroj dat: ČSÚ, VDB)



Obr. A.3.9: Počet nehod v silniční dopravě za vybrané okresy na 1 000 obyvatel okresu (zdroj dat: ČSÚ, VDB)

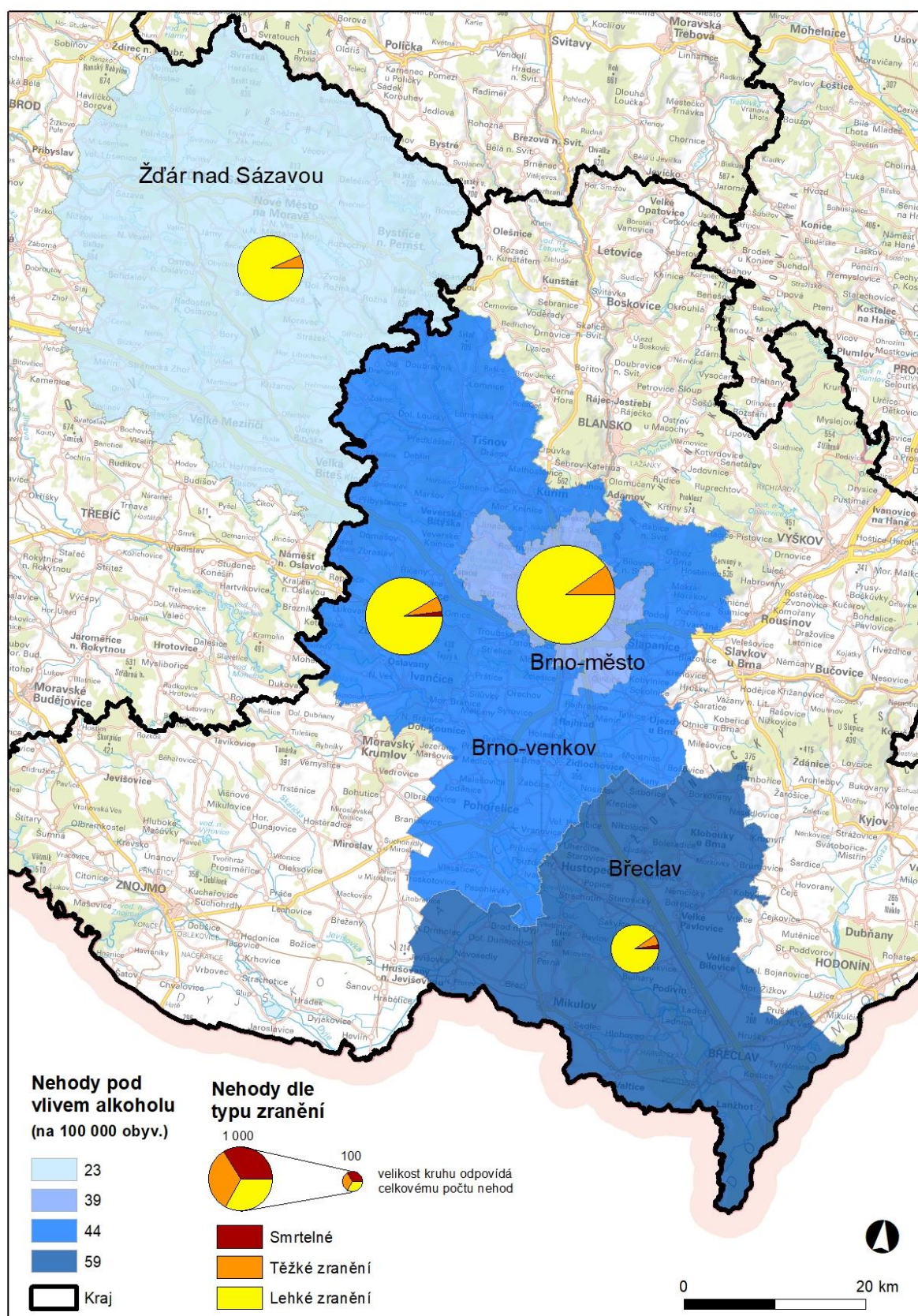


Jak je z grafů patrné, nejvyšší absolutní počet nehod je zaznamenán v okrese Brno-město, a to za celé sledované období. Nejnižší absolutní počet nehod vykazuje okres Břeclav následovaný Žďárem nad Sázavou. V případě přepočtu na počet obyvatel se nejvíce nehod stalo v okrese Žďár nad Sázavou, vyjma roku 2020, kdy vévodil okres Brno-město. Nejméně nehod připadá na obyvatele v okrese

Břeclav. Průměrný počet nehod byl ve sledovaných letech 7 nehod na 1 000 obyvatel, kromě roku 2019 kdy počet činil 8 nehod na 1 000 obyvatel.

Nejvyšší počet nehod pod vlivem alkoholu v přepočtu na 100 000 obyvatel zaznamenal okres Břeclav (59 nehod). Počet nehod s usmrcením nebo se zraněním tvoří cca 30 % v okresech Brno - město a Žďáru nad Sázavou a cca 43 % v okresech Brno - venkov a Břeclav. Nejvyšší počet nehod se smrtelným zraněním bylo zaznamenáno v okrese Brno - venkov (11 nehod v roce 2021), nejvíce však ve všech okresech dominují nehody s lehkým zraněním.

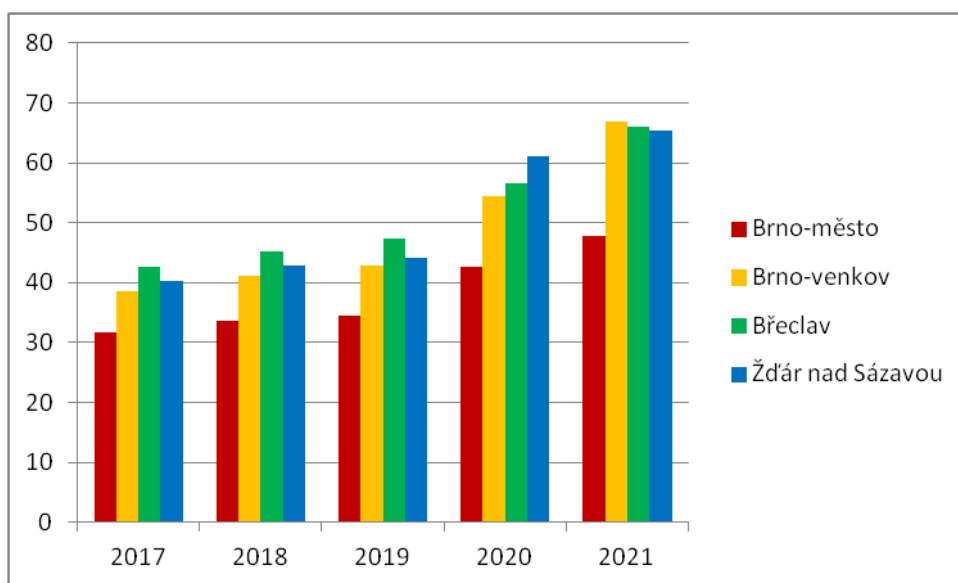
Obr. A.3.10: Nehodovost v okresech, stav k 31.12.2021 (zdroj dat: ČSÚ, VDB)



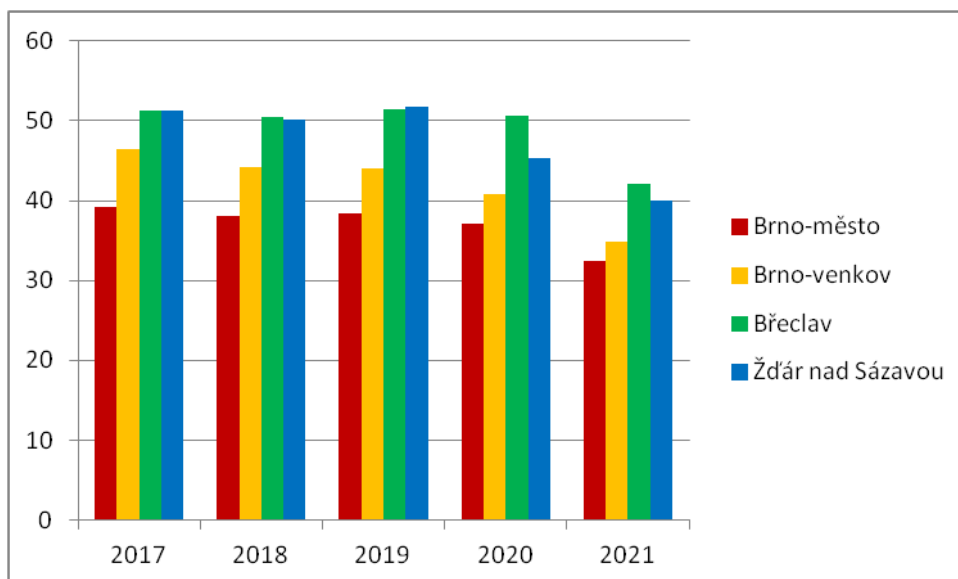
Pracovní neschopnost

Následující grafy uvádí základní ukazatele pracovní neschopnosti v okresech hodnocených obcí v letech 2017 – 2021. Z uvedených grafů vyplývá, že nově hlášené případy pracovní neschopnosti na 100 nemocensky pojištěných ve sledovaných okresech v čase stoupají, za rok 2021 se pohybují v rozmezí 48 - 67. Nejnižší počet hlášení byl zaznamenán v okrese Brno-město, zbývající okresy jsou na srovnatelné úrovni (zejména v roce 2021). Průměrná doba trvání 1 případu pracovní neschopnosti zaznamenává mírný pokles. V roce 2021 se průměrný počet kalendářních dní pohybuje v rozmezí 32 - 42 dní. Nejnižší hodnoty jsou opět patrné v okrese Brno-město (zdroj dat: ČSÚ, VDB).

Obr. A.3.11: Nově hlášené případy pracovní neschopnosti na 100 nemocensky pojištěných za vybrané okresy v letech 2017 - 2021 (zdroj dat: ČSÚ, VDB)



Obr. A.3.12: Průměrná doba trvání 1 případu pracovní neschopnosti (kalendářní dny) ve vybraných okresech v letech 2017 - 2021 (zdroj dat: ČSÚ, VDB)



Socioekonomické faktory

Socioekonomické faktory spolu s faktory sociálními představují v dnešní době nejdůležitější individuální determinanty zdraví. Lidé s nižším sociálním a socioekonomickým postavením (nižší příjmy, vzdělání nebo nižší uplatnění na trhu práce) mají obvykle horší zdravotní stav jak z hlediska vyšší intenzity celkové úmrtnosti, vyšší intenzity úmrtnosti na nemoci oběhové soustavy, na řadu zhoubných novotvarů a na vnější příčiny, tak i vyšší podíl předčasných úmrtí, vyšší míra incidence řady chronických onemocnění než osoby s vyšším socioekonomickým postavením.

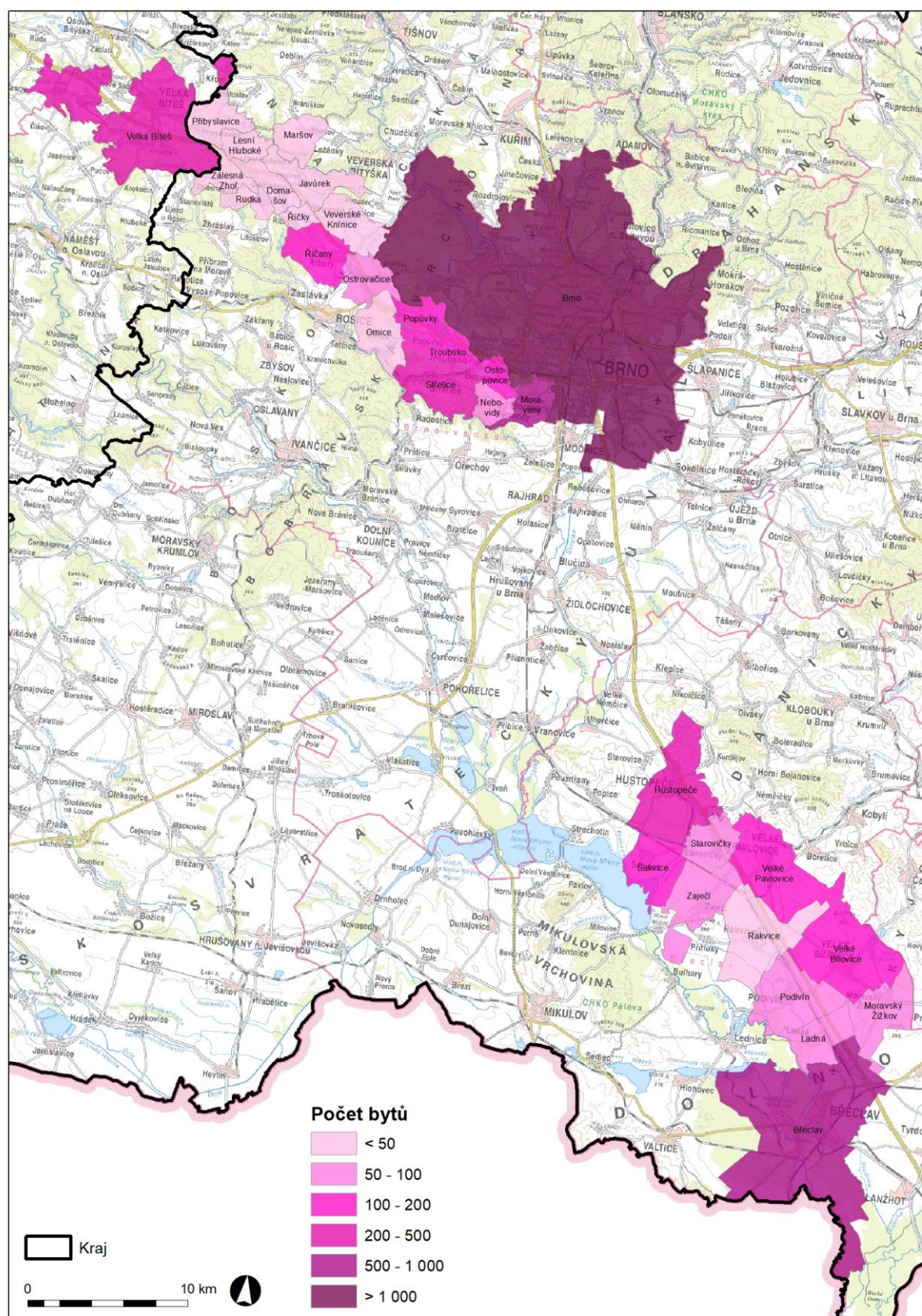
K rozdílům ve zdraví dochází vlivem rozdílů v životním stylu, případně i vlivem materiální deprivace. Psychosociální faktory jsou pak dalším indikátorem způsobujícím socioekonomickou nerovnost ve zdraví. Lidé s nižším socioekonomickým postavením častěji čelí rizikovým faktorům, které negativně působí na jejich zdravotní stav. Jedná se například o tyto faktory: chudoba, nezaměstnanost, fyzicky náročné pracovní prostředí, vykonávání nejistého zaměstnání, stres na pracovišti, neadekvátní odměna za vynaložené úsilí na pracovišti, nízká úroveň bydlení, sociální vyloučení. V důsledku vystavení těmto faktorům pak často volí životní styl, který narušuje nebo dokonce poškozuje zdraví. Naopak osoby s vyšším dosaženým vzděláním jsou vnímavější k informacím o zdraví a snáze mění svůj životní styl k lepšímu. Popřípadě jsou schopny využít možností, které nabízí zdravotnictví v podobě preventivních prohlídek nebo včasným řešením svých zdravotních problémů. Kromě individuálních faktorů jedince je zde i další, byť o něco méně významná, rovina ovlivňující zdraví, kterou tvoří faktory související s obytným a pracovním prostředím, životními podmínkami, přístupem ke službám apod. Všechny tyto faktory navíc působí v kontextu socioekonomických, kulturních a přírodních podmínek celého regionu/společnosti.

Údaje týkající se bydlení, zaměstnanosti, příjmů a vzdělanosti jsou shrnuty v následujícím textu.

Bydlení

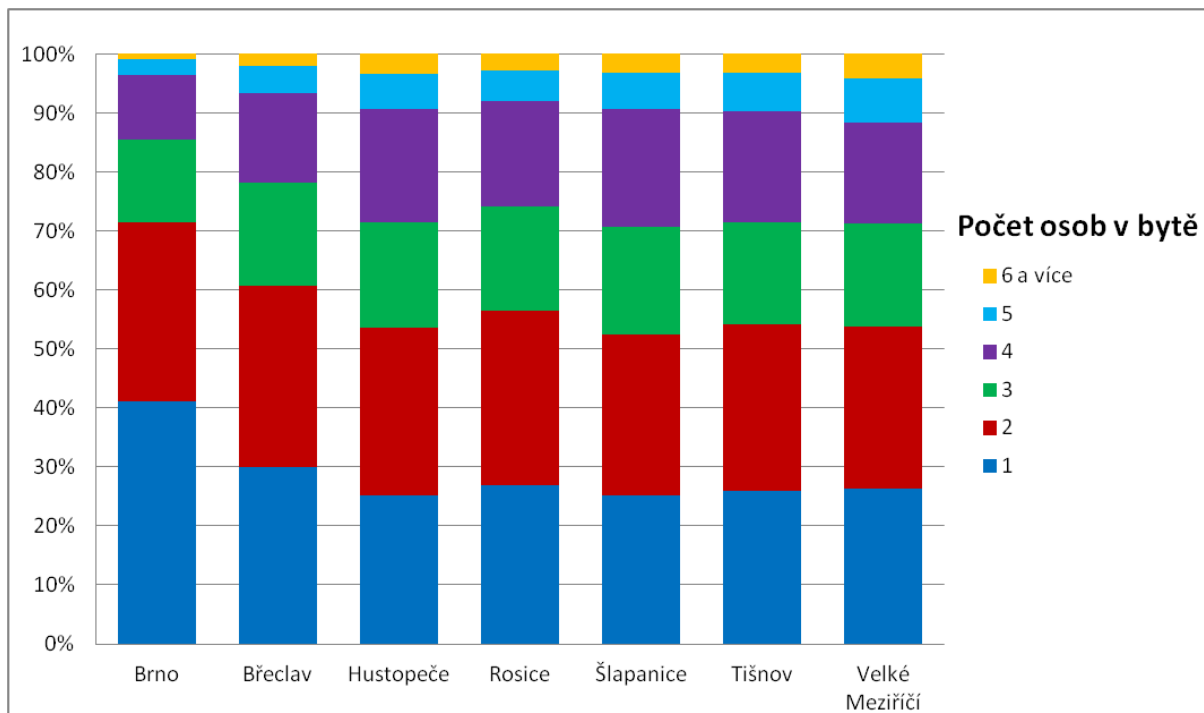
Dle ČSÚ 2021 bylo ve sledovaných obcích dokončeno v roce 2021 1 573 bytů, z toho 1 181 bytů v Brně (75 %). Od roku 2010 bylo ve sledovaných obcích dokončeno téměř 20 tisíc bytů, každý rok je dokončeno v průměru 1 621 bytů, nejvíce bytů bylo dokončeno v roce 2017 (2 120 bytů), nejméně v roce 2014 (1 225 bytů), většina vždy v Brně. Počet dokončených bytů mezi lety 2010 až 2021 ukazuje následující obrázek.

Obr. A.3.13: Počet dokončených bytů ve sledovaných obcích v letech 2010 - 2021 (zdroj dat: ČSÚ, VDB)



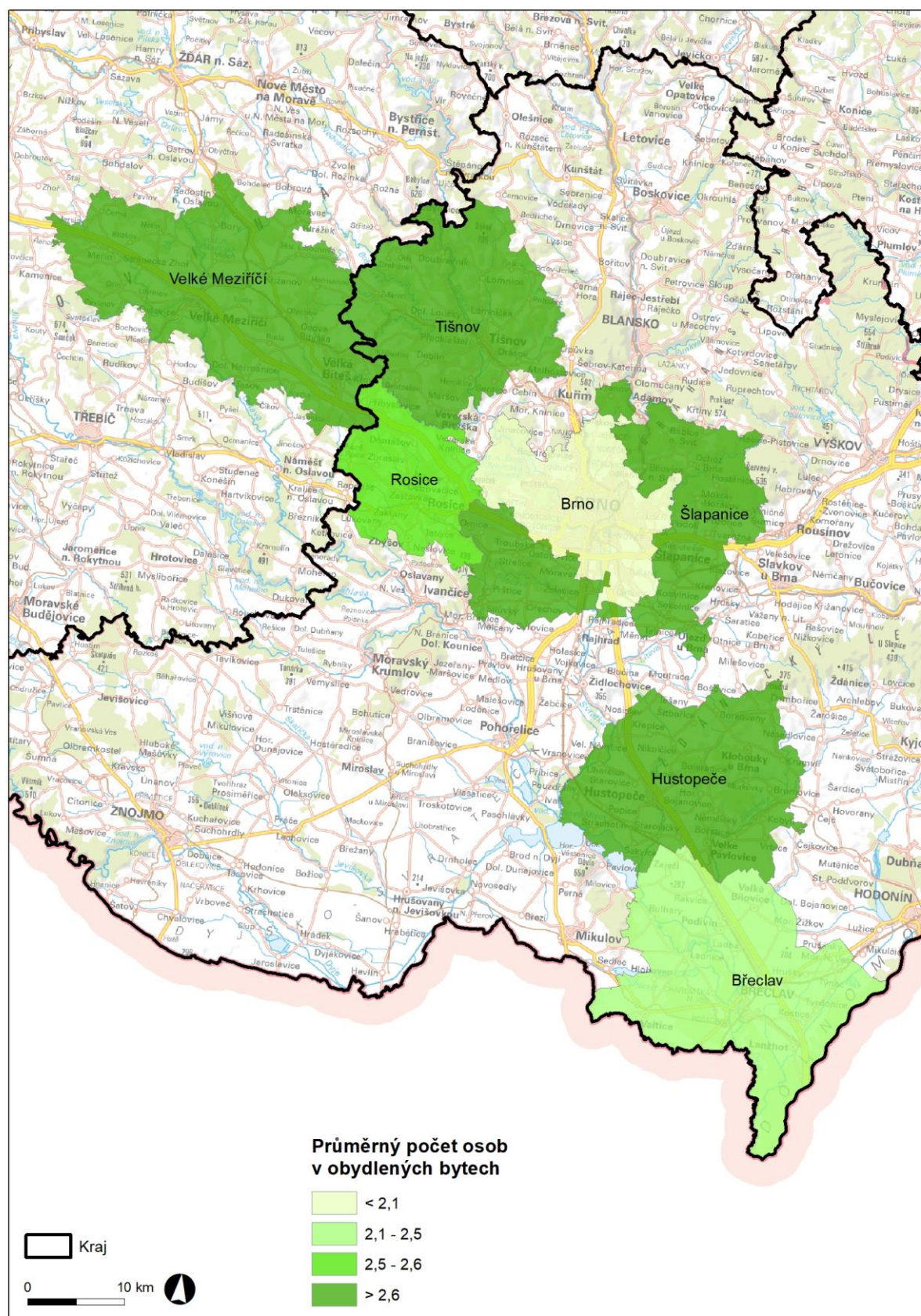
Celkový počet obydlených bytů v ORP sledovaných obcí byl v roce 2021 (zdroj dat: ČSÚ, VDB) 281 412 bytů. Nejvíce bytů bylo obydleno 1 osobou (36 %), dále 2 osobami (30 %). Více ukazují následující obrázky.

Obr. A.3.14: Obydlené byty podle počtu osob v bytě v ORP v roce 2021 (zdroj dat: ČSÚ, VDB)



Prostorové rozložení průměrného počtu obyvatel bytu v rámci ORP uvádí následující obrázek.

Obr. A.3.15: Průměrný počet osob v obydlených bytech v ORP v roce 2021 (zdroj dat: ČSÚ, VDB)

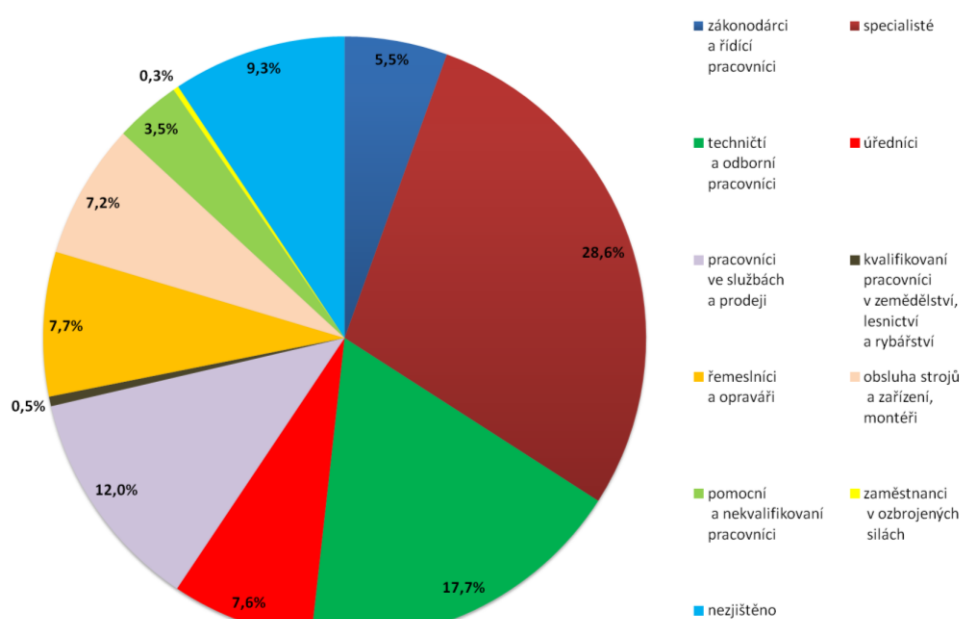


Průměrný počet osob v obydlených bytech je nejnižší v Brně (2,07), naopak nejvyšší je ve Velkém Meziříčí (2,66). Přes 2,6 dosahuje také ORP Tišnov (2,63), Hustopeče (2,64) a Šlapanice (2,65).

Zaměstnanost a nezaměstnanost

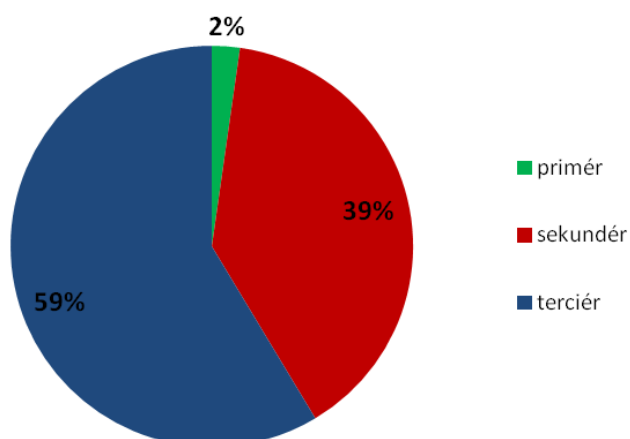
Celková míra zaměstnanosti (tedy podíl zaměstnaných na populaci starší 15 let) byla ve sledovaných obcích v roce 2021 62,3 %. Ve srovnání s Českou republikou (59,9 %) i kraji Vysočina (58,8 %) a Jihomoravský (60,2 %) se jedná o mírný nadprůměr (zdroj dat: ČSÚ, VDB). Graf na následujícím obrázku ukazuje zaměstnanost v rozdělení na jednotlivé třídy. Nejvyšší zastoupení (29 %) vykazuje třída specialisté, následuje s 18 % techničtí a odborní pracovníci a pracovníci ve službách a prodeji (12 %). Nejnížší zaměstnanost je naopak v zemědělství, lesnictví, rybářství a ozbrojených silách.

Obr. A.3.16: Zaměstnaní podle hlavních tříd zaměstnání ve sledovaných obcích (zdroj dat: ČSÚ, VDB)



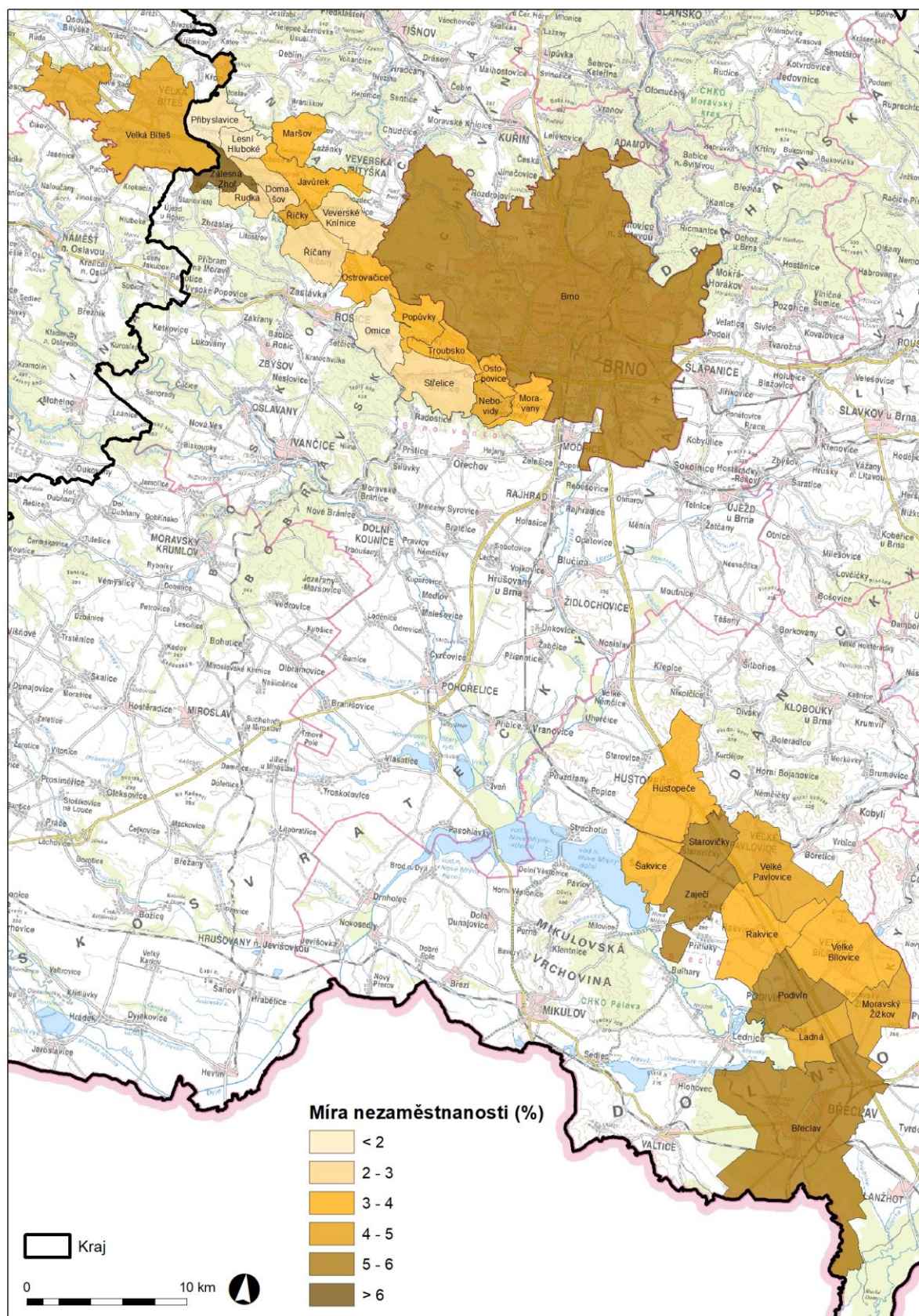
Při srovnání podílu zaměstnanců podle sektorů mají vybrané obce největší počet zaměstnaných v terciárním sektoru (sektoru služeb), jejich zastoupení bylo podle sčítání v roce 2021 59 %. Zaměstnanost v průmyslových odvětvích a ve stavebnictví zaznamenala 39 %. Primární sektor (tedy zemědělství, lesnictví a rybářství) se na zaměstnanosti ve sledovaných obcích podílel pouze 2 %. Zaměstnanost podle jednotlivých sektorů je pro rok 2021 uvedena na následujícím obrázku.

Obr. A.3.17: Zaměstnaní hodnocených obcí podle odvětvových sektorů (zdroj dat: ČSÚ, VDB)



Nezaměstnanost se v roce sčítání (2021) v hodnocených obcích pohybovala mezi 1,5 % (obce Omice a Lesní Hluboké) a 5,5 % (obce Podivín a Starovičky). Výjimku představuje obec Zálesná Zhoř, kde je celkem 25 osob pracovní síly, ze kterých nezaměstnané jsou 4 osoby (16 %).

Obr. A.3.18: Zaměstnaní hodnocených obcí podle odvětvových sektorů (zdroj dat: ČSÚ, VDB)



Příjmy

Výši platů sleduje zejména ČSÚ, který poskytuje data až za krajskou úroveň. V následujícím přehledu můžeme vidět vývoj průměrných mezd mezi lety 2019 až 2021 v Jihomoravském kraji a kraji Vysočina, tak jak jej publikuje ČSÚ.

Tab. A.3.11: Přehled průměrných mezd, rozdělených do hlavních tříd (zdroj dat: ČSÚ, Statistická ročenka, 2022)

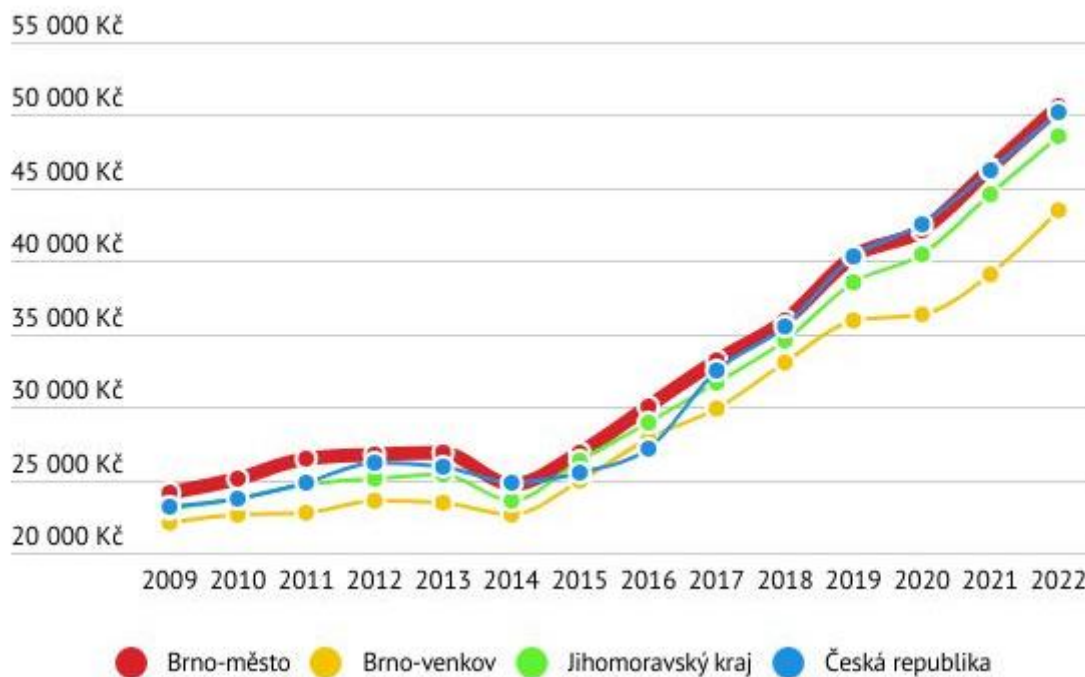
Rok	2019	2020	2021
Jihomoravský kraj			
Průměrná mzda			
celkem	35 439	37 687	40 308
muži	38 836	40 904	43 528
ženy	31 305	33 792	36 380
z toho podle hlavních tříd klasifikace zaměstnání (CZ-ISCO):			
Zákonodárci a řídící pracovníci	73 247	76 201	80 523
Specialisté	49 315	52 683	57 033
Techničtí a odborní pracovníci	38 203	40 232	42 457
Úředníci	29 587	30 780	32 382
Pracovníci ve službách a prodeji	24 395	27 053	29 053
Kvalifikovaní pracovníci v zemědělství, lesnictví a rybářství	.	28 345	29 771
Řemeslníci a opraváři	29 423	30 092	32 283
Obsluha strojů a zařízení, montéři	27 873	29 106	31 380
Pomocní a nekvalifikovaní pracovníci	21 145	23 354	24 377
Kraj Vysočina			
Průměrná mzda			
celkem	33 422	35 694	37 693
muži	36 445	37 964	40 021
ženy	29 448	32 606	34 519
z toho podle hlavních tříd klasifikace zaměstnání (CZ-ISCO):			
Zákonodárci a řídící pracovníci	69 220	71 014	76 509
Specialisté	45 635	50 640	53 279
Techničtí a odborní pracovníci	37 455	39 919	42 686
Úředníci	29 706	30 745	32 178
Pracovníci ve službách a prodeji	25 308	27 217	28 511
Kvalifikovaní pracovníci v zemědělství, lesnictví a rybářství	26 882	30 533	.
Řemeslníci a opraváři	29 553	31 205	33 660
Obsluha strojů a zařízení, montéři	28 575	30 137	31 877
Pomocní a nekvalifikovaní pracovníci	21 434	22 229	24 072

Průměrná hrubá měsíční mzda dosáhla v roce 2021 v Jihomoravském kraji částky 40 308 Kč, přičemž u mužů dosahovala 43 528 Kč, u žen 36 380 Kč. Na Vysočině dosahovala nižší hodnoty a to 37 693 Kč, u mužů dosahovala 40 021 Kč a u žen 34 519 Kč. Meziročně se pak průměrná mzda v krajích navýšila o 2 248 (Jihomoravský kraj) a 2 272 Kč (kraj Vysočina).

Další možností, kde získat informace o výši platů jsou výběrová šetření profesních a pracovních portálů (např. Profesia.cz), která již ukazují rozdíly v detailnějším měřítku. Získané informace se však mohou

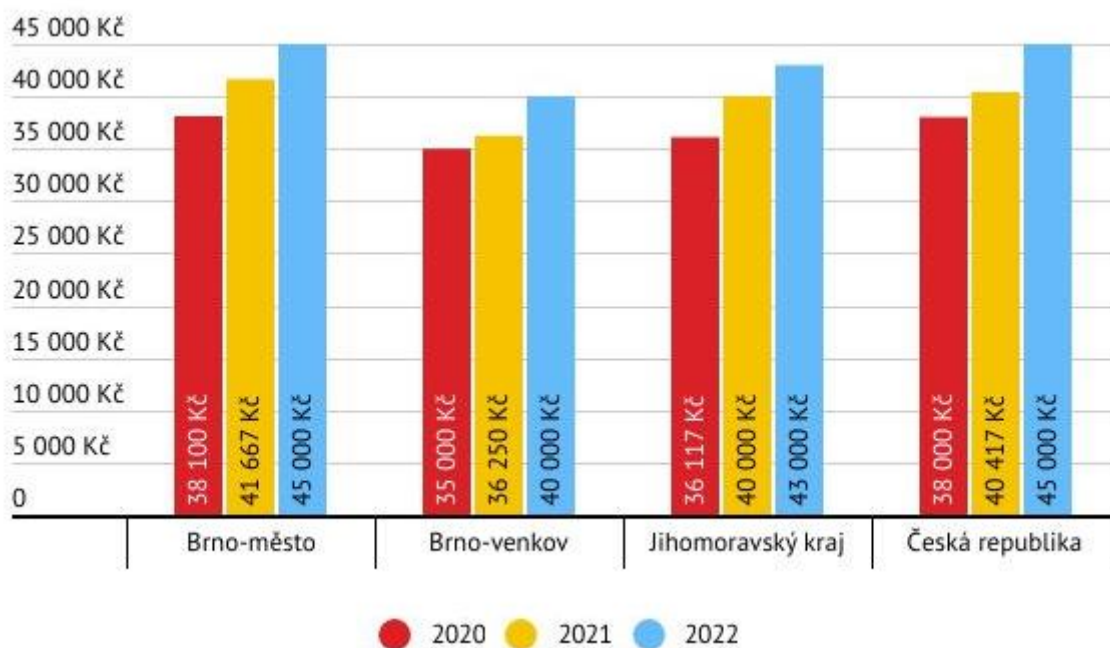
lišit, což je dáno způsobem sběru dat. Data z průzkumů zahrnují pouze informace od lidí, kteří se dobrovolně zúčastnili výzkumu a nedochází často k pokrytí všech sledovaných kategorií. Následující obrázky ukazují rozdíly ve výši příjmů v Brně, okolí Brna, Jihomoravského kraje a České republiky dle dat data.Brno (Statutární město Brno, 2022).

Obr. A.3.19: Srovnání mezd v Brně, okolí Brna, Jihomoravského kraje a ČR v období 2009 - 2022* (Statutární město Brno, 2022)



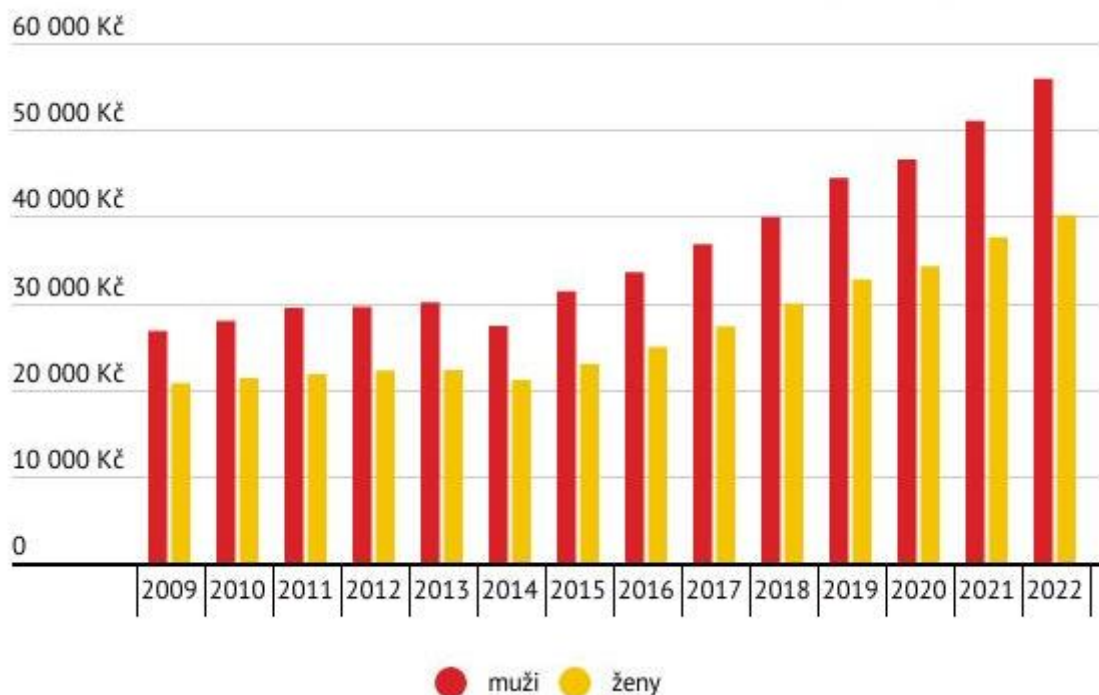
* Průměrná hodnota roku 2022 je průměrem 1.1 - 26.10. 2022.

Obr. A.3.20: Srovnání mediánu mezd v Brně, okolí Brna, Jihomoravského kraje a ČR v období 2020 - 2022* (Statutární město Brno, 2022)



* Průměrná hodnota roku 2022 je průměrem 1.1 - 26.10. 2022.

Obr. A.3.21: Vývoj průměrné mzdy v Brně dle pohlaví v období 2009 - 2022* (Statutární město Brno, 2022)



* Průměrná hodnota roku 2022 je průměrem 1.1 - 26.10. 2022.

Z grafů je patrný kontinuální nárůst mezd od roku 2014. Vyšších mezd dosahují dlouhodobě lidé v Brně na rozdíl od jeho okolí. Výše mzdy v Brně je srovnatelná s celorepublikovým průměrem. Oproti tomu v okolí Brna i v průměru za celý Jihomoravský kraj jsou průměrné mzdy nižší než průměr ČR, a to až o 5 000 Kč. Vyšší průměrné mzdy dosahují v celém sledovaném období muži, a to o cca 25 %.

Vzdělanost

Nejpočetnější skupinou jsou v hodnocených obcích podle výsledků Sčítání lidu, domů a bytů 2021 osoby se středním vzděláním s maturitou (vč. nástavbového a pomaturitního), které tvoří 31,6 % osob starších 15-ti let. Vysokoškolsky vzdělaní lidé tvoří druhou nejpočetnější skupinu (29,6 %), následuje středoškolské vzdělání bez maturity (včetně vyučení). Nejmenší skupinu představují lidé bez vzdělání (0,4 %).

Tab. A.3.12: Obyvatelstvo ve věku 15 a více let podle nejvyššího dosaženého vzdělání v jednotlivých obcích (ČSÚ, VDB)

Obec	Počet obyv. ve věku 15+ let	v tom nejvyšší dosažené vzdělání						
		bez vzdělání	ZŠ vč. neukončeného	SŠ vč. vyučení (bez mat.)	úplné střední (s mat.), vč. nástavbového a pomaturitního	VOŠ vč. konzervatoří	VŠ	nejjistěno
Brno	338 171	1 330	31 454	67	107 116	5 933	107 879	16
Břeclav	20 782	125	3 179	6 294	6 671	234	3 106	1 173

Ladná	1 022	7	216	376	257	7	113	46
Moravský	1 178	5	181	453	327	18	139	55
Podivín	2 463	11	380	846	743	30	318	135
Rakvice	1 798	10	230	724	501	19	219	95
Velké	3 147	15	514	1 198	856	47	397	120
Zaječí	1 210	5	210	511	295	15	126	48
Hustopeče	5 101	18	685	1 654	1 589	53	883	219
Starovičky	715	9	116	299	183	9	63	36
Šakvice	1 247	5	190	496	348	11	134	63
Velké	2 593	8	374	867	831	23	404	86
Domašov	542	-	56	196	166	5	87	32
Javůrek	277	1	28	93	97	5	37	16
Lesní	222	1	19	60	77	6	53	6
Ostrovačice	648	4	61	239	198	8	122	16
Přibyslavice	432	-	53	170	110	13	66	20
Rudka	317	-	39	107	99	8	50	14
Říčany	1 671	5	183	489	551	20	357	66
Říčky	332	-	31	94	126	5	64	12
Veverské Knínice	798	5	86	238	253	20	172	24
Zálesná	48	-	8	12	19	-	8	1
Moravany	2 810	6	265	479	910	54	1 013	83
Nebovidy	672	2	66	202	217	12	155	18
Omice	694	3	57	183	247	7	172	25
Ostopovice	1 495	2	141	378	480	23	424	47
Popůvky	1 381	2	130	311	489	30	375	44
Střelice	2 489	17	304	616	859	34	588	71
Troubsko	1 960	4	219	499	689	36	443	70
Maršov	422	2	44	173	129	9	44	21
Velká Bíteš	4 218	16	424	1 386	1 396	68	739	189

A.3.3. Lidské zdraví

Hluková zátěž obyvatelstva

Hlukové limity

Ochrana před vnějším hlukem je zakotvena v zákoně č. 258/2000 Sb. v platném znění, o ochraně veřejného zdraví. Hygienické limity hluku stanovuje příslušný prováděcí předpis k tomuto zákonu, kterým je nařízení vlády č. 272/2011 Sb. v platném znění, o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Hygienický limit ekvivalentní hladiny akustického tlaku A v chráněných venkovních

prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru³, s výjimkou hluku z leteckého provozu a vysokoenergetického impulsního hluku, se stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku $A_{L_{Aeq,T}}$ se rovná 50 dB a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době podle přílohy č. 3 k nařízení vlády č. 272/2011 Sb. Pro vysoce impulsní hluk se připočte další korekce – 12 dB. V případě hluku s tónovými složkami, s výjimkou hluku z dopravy na pozemních komunikacích a drahách, a hluku s výrazně informačním charakterem se přičte další korekce –5 dB.

Tab. A.3.13: Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru

způsob využití území	korekce (dB)			
	1)	2)	3)	4)
chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	0	+5	+15
chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	0	+5	+15
chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory	0	+5	+10	+20

Pozn.: Korekce uvedené v tabulce se nečítají. Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních drahách, kde se použije korekce -5 dB.

Pravidla po použití korekce:

- 1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů a hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, zejména rozřadování a sestavu nákladních vlaků, prohlídku vlaků a opravy vozů. Pro hluk ze železničních stanic zajišťujících vlakotvorné práce, které byly uvedeny do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.
- 2) Použije se pro hluk z dopravy na drahách, není-li dále uvedeno jinak, na silnicích III. třídy, místních komunikacích III. třídy a účelových komunikacích ve smyslu § 7 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- 3) Použije se pro hluk z dopravy na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy v území, kde hluk z dopravy na těchto komunikacích je převažující nad hlukem z dopravy na ostatních pozemních komunikacích. Použije se pro hluk z dopravy na drahách v ochranném pásmu dráhy. Použije se pro hluk z dopravy na tramvajových a trolejbusových drahách vedených po silnicích I. a II. třídy a místních komunikacích I. a II. třídy.
- 4) Použije se pro stanovení hodnoty hygienického limitu staré hlukové zátěže (§ 2 písm. n). Pro stanovení hygienického limitu ekvivalentní hladiny akustického tlaku A staré hlukové zátěže se dále zohlední ustanovení §12 odst. 6.

Dne 1. ledna 2023 vešlo v platnost nařízení vlády č. 433/2022 Sb., které mění nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Novelizované nařízení vlády nabývá své účinnosti dne 1. července 2023.

³ Chráněným venkovním prostorem se rozumí nezastavěné pozemky, které jsou užívány k rekreaci, lázeňské léčebně rehabilitační péči a výuce, s výjimkou lesních a zemědělských pozemků a venkovních pracovišť. Chráněným venkovním prostorem staveb se rozumí prostor do vzdálenosti 2 m před částí jejich obvodového pláště, významný z hlediska pronikání hluku zvenčí do chráněného vnitřního prostoru bytových domů, rodinných domů, staveb pro předškolní a školní výchovu a vzdělávání, staveb pro zdravotní a sociální účely, jakož i funkčně obdobných staveb.

Tab. A.3.14: Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru dle novelizovaného nařízení vlády s účinností od 1.7.2023

způsob využití území	korekce (dB)		
	1)	2)	3)
chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	-5	+5	+13
chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení včetně lázní	0	+5	+13
chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněné ostatní venkovní prostory	0	+10	+18

Pozn.: Korekce uvedené v tabulce se nesčítají. Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních a tramvajových dráhách, kde se použije korekce -5 dB. Jde-li o souběh pozemních komunikací s různými hygienickými limity hluku, výsledný limit hluku se stanoví podle té komunikace, ze které je příspěvek hluku z dopravy na této komunikaci převažující.

Pravidla použití korekce uvedené v tabulce:

- 1) Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů. Pro seřadovací nádraží, která byla uvedena do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB.
- 2) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000.
- 3) Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. Dále se použije pro hluk z dopravy, jde-li o činnost podle § 2 písm. p) nebo q) na těchto pozemních komunikacích a dráhách prováděnou po 1. lednu 2001.

Zdroje hluku

Hlavním zdrojem hluku v území obecně je doprava, především doprava automobilová, v blízkosti železničních koridorů a ve městech v ulicích, kde jsou vedeny tramvaje pak též hluk z dopravy kolejové. Komunikace a dráhy působí jako liniový zdroj hluku. Úroveň hladiny hluku emitované vozidlem je závislá zejména na jeho rychlosti – zatímco u nižších rychlostí je rozhodujícím zdrojem hluku motor, se stoupající rychlostí se zvyšuje význam hluku emitovaného z převodové soustavy. Ve vyšších rychlostech začíná převažovat hluk ze styku pneumatika – vozovka (kolo – kolejnice) a u velmi vysokých rychlostí je rozhodující aerodynamický hluk. Mezi další faktory, které ovlivňují hluk z dopravy, patří zejména stáří vozidel, jejich technický stav a způsob jízdy. Díky technickému vývoji se na komunikacích a drahách pohybuje stále větší podíl vozidel s příznivějšími hlukovými charakteristikami, avšak pro vysoké rychlosti je omezování hluku z dopravy zlepšováním technické úrovně vozidel problematické. Dalším faktorem ovlivňující hlukovou zátěž z automobilové dopravy je stav vozovky a její povrchová úprava. Stacionární zdroje hluku jsou spíše lokálního významu a nemají zásadní vliv na akustickou situaci území hodnocených v A3 ZÚR JMK.

Hluk z automobilové dopravy

Pro území Jihomoravské kraje bylo provedeno vyhodnocení hlavních zdrojů hluku způsobovaného automobilovou dopravou. Pro popis stávající akustické zátěže z provozu automobilové dopravy byly využity hlukové mapy vytvořené na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí (Směrnice Environmental Noise Directive, END). Česká republika je jako členský stát EU povinna pořizovat Strategické hlukové mapy (SHM) a navazující akční plány (AP).

SHM se pořizují v pravidelných pětiletých cyklech nebo i dříve, dojde-li k podstatnému vývoji hlukové situace v posuzovaném území. Nejnovější verze hlukových map byla vytvořena v roce 2017, kterou pro MZd ČR vypracoval Zdravotní ústav Ostrava v roce 2017⁴.

Nejvýznamnější komunikace s nejvyšší hlukovou zátěží na území Jihomoravského kraje jsou:

- dálnice D1 (exit 194 – exit 196)
- dálnice D1 (exit 190 – exit 194)
- dálnice D2 (exit 3 – křižovatka s dálnicí D1)
- dálnice D1 (exit 182 – exit 190)
- dálnice D1 (exit 203 – exit 210)
- dálnice D1 (exit 178 – exit 182)

Hluková zátěž v okolí silničních komunikací

Na základě vypočtené hlukové emise jednotlivých úseků silnic byla vypočtena vzdálenost, do níž zasahuje limitní izofona pro denní a pro noční hluk. Vzdálenosti byly vypočteny pro následující případy:

- překročení limitů pro starou zátěž ve dne, tj. 70 dB ve dne;
- překročení limitů pro starou zátěž v noci, tj. 60 dB v noci;
- překročení limitů pro hluk v okolí hlavních komunikací ve dne, tj. 68 dB ve dne;
- překročení limitů pro hluk v okolí hlavních komunikací v noci, tj. 58 dB v noci.
- překročení limitů pro hluk v okolí hlavních komunikací ve dne, tj. 60 dB ve dne;
- překročení limitů pro hluk v okolí hlavních komunikací v noci, tj. 50 dB v noci.

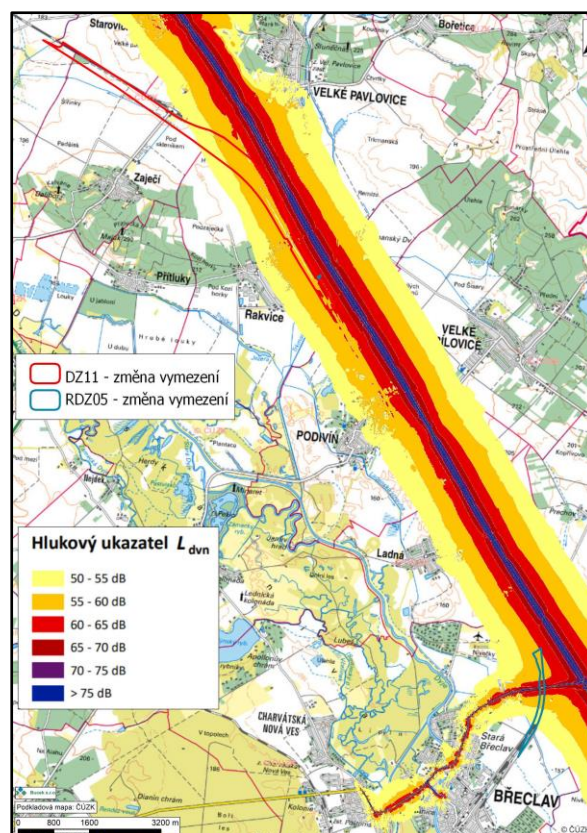
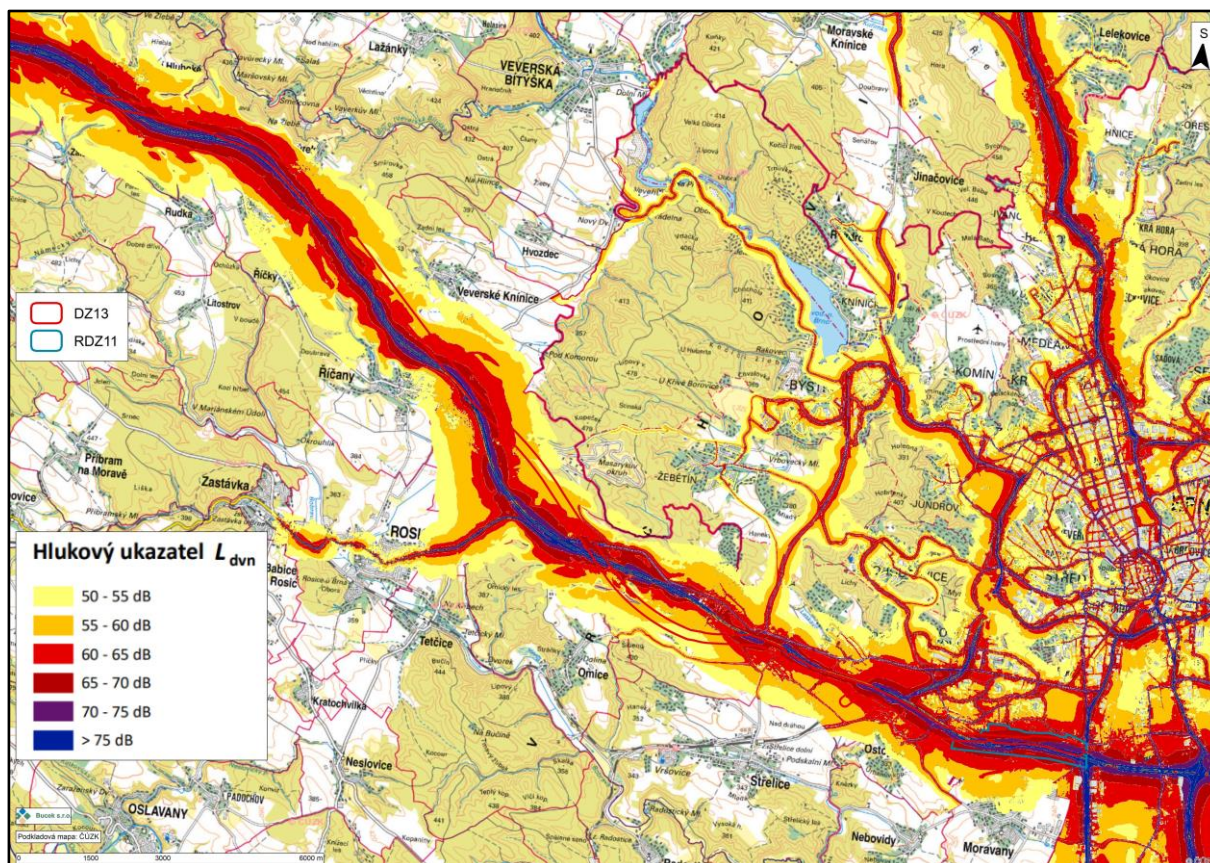
Při výpočtu vzdálenosti bylo uvažováno s útlumem zvuku vlivem šíření v prostoru (snížení plošné energie zvuku vlivem propagace vlnění směrem od komunikace). Hodnocení nezahrnovalo vliv zástavby, terénu, parametrů komunikace apod. Izofony byly vyneseny pouze pro vzdálenost větší, než je šířka dané komunikace.

Jako nejzatíženější zástavbu v řešeném území je možné identifikovat:

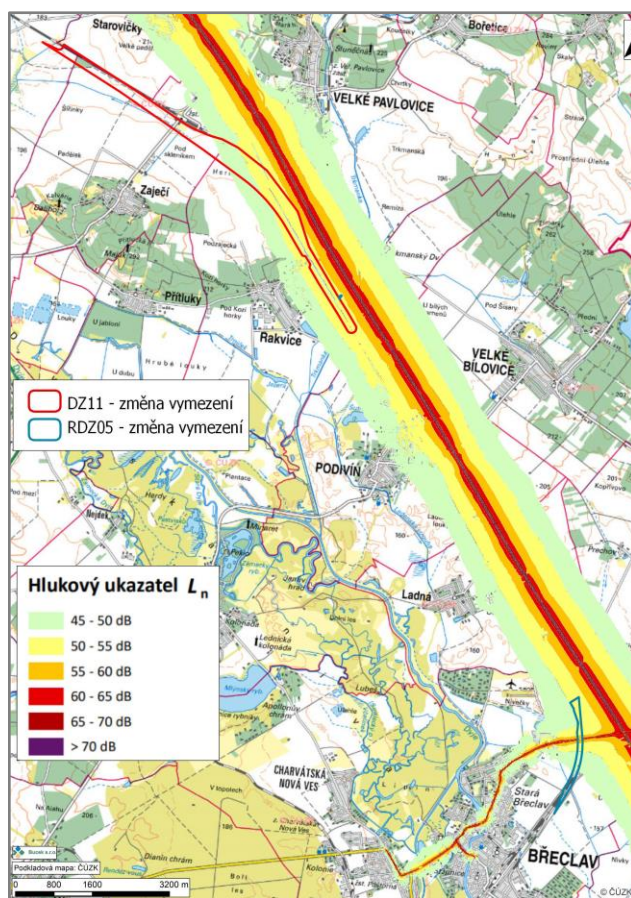
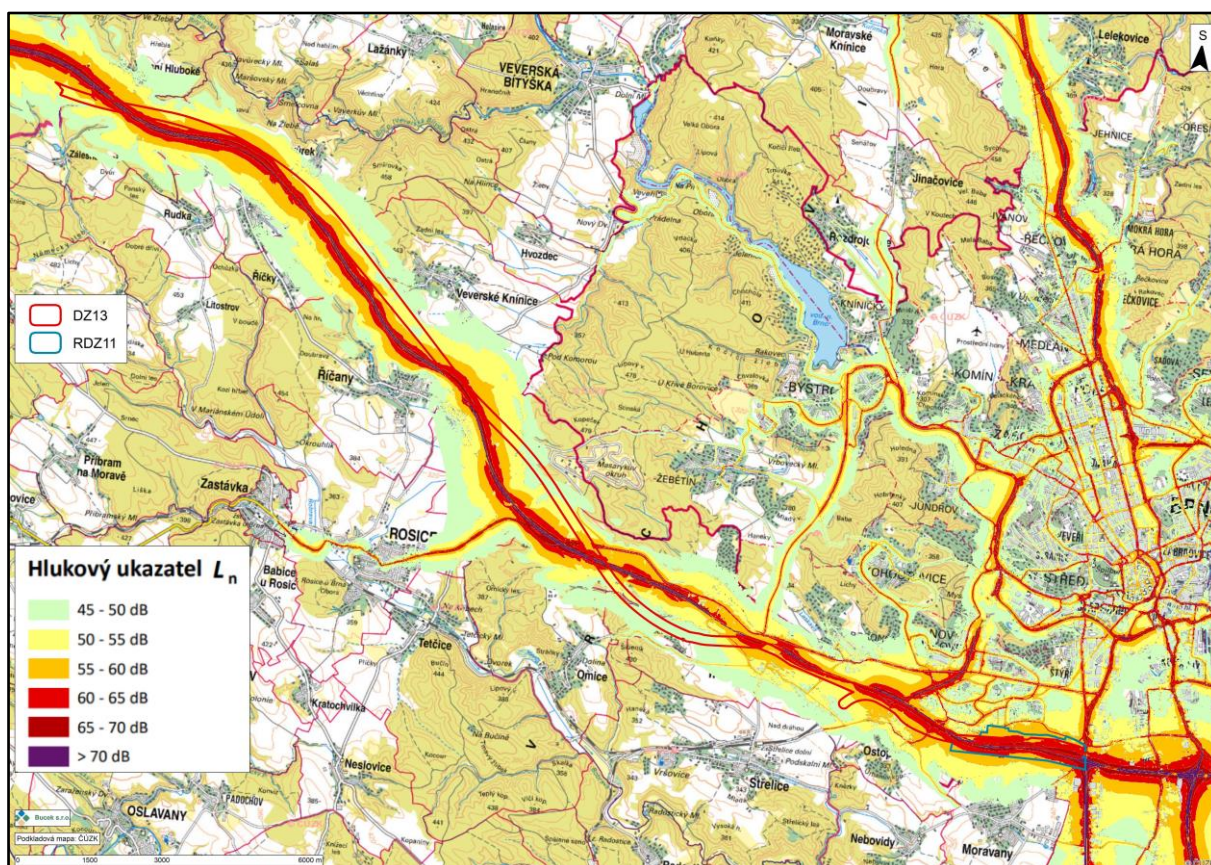
- okolí dálnice D1 a D2 a silnice R52 a I/41 na území města Brna;

⁴ V roce 2022 proběhla aktualizace Hlukových map, v době zpracování dokumentu nejsou výstupy Strategického hlukového mapování 2022 dostupné

Obr. A.3.22: Hluková zátěž z automobilové dopravy (denní doba) (zdroj dat: Ministerstvo zdravotnictví)



Obr. A.3.23: Hluková zátěž z automobilové dopravy (noční doba) (zdroj dat: Ministerstvo zdravotnictví)

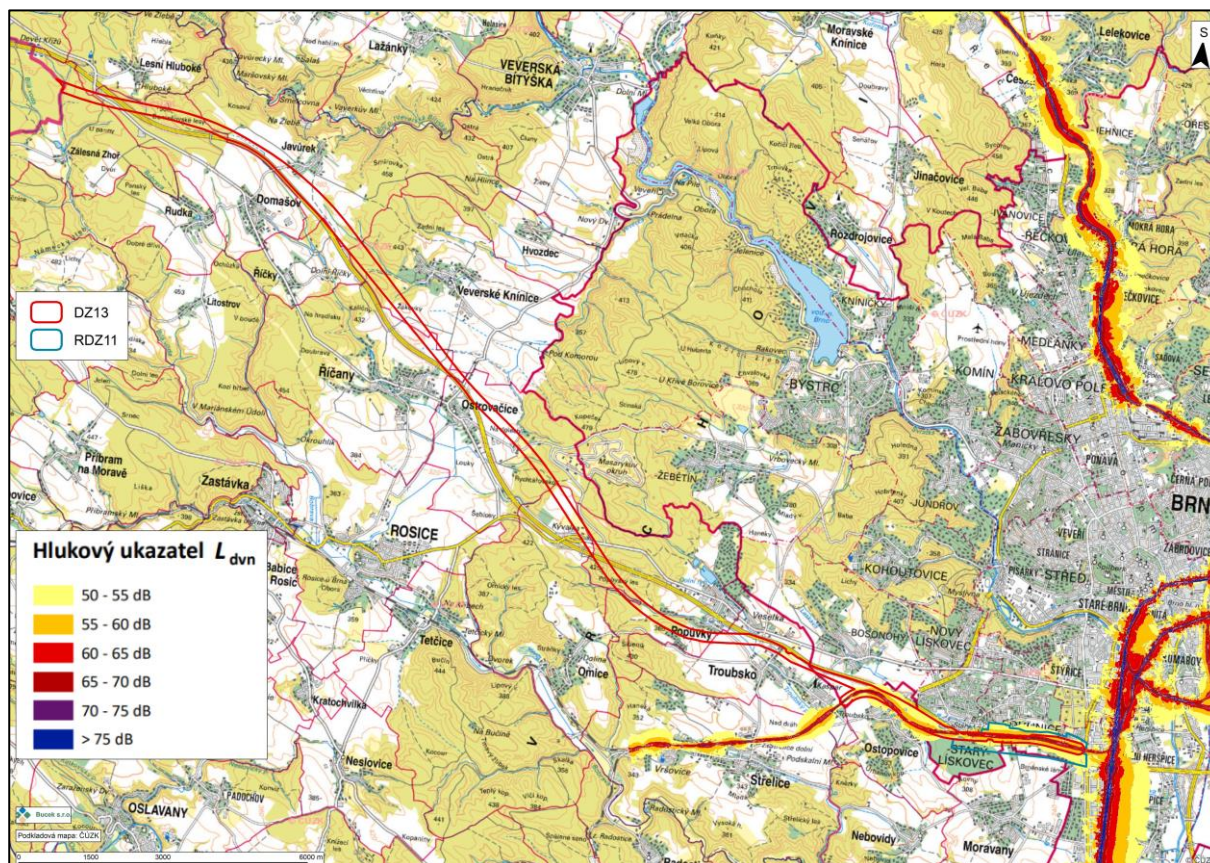


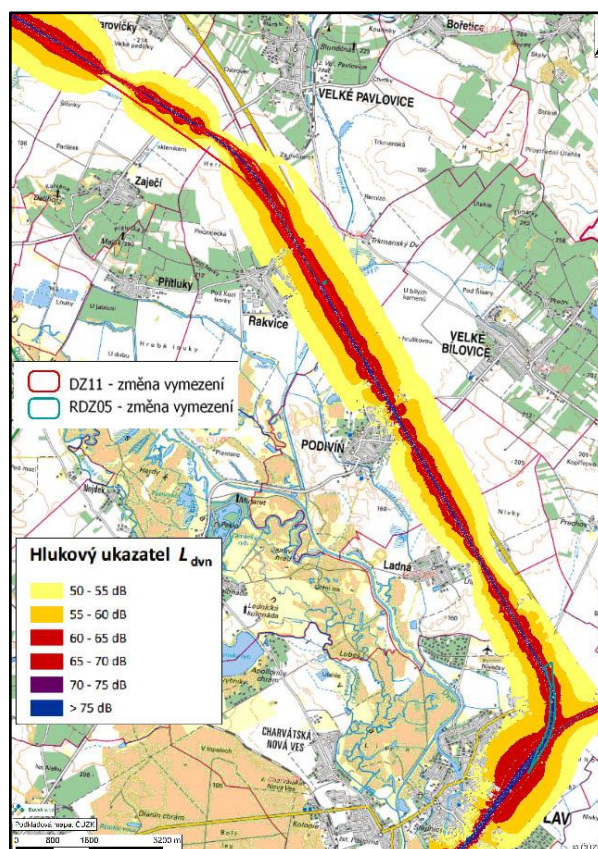
Hluk z železniční dopravy

Dalším liniovým zdrojem hluku je železniční doprava. Vzhledem k relativně vyšším rychlostem, větším objemům vozidel a kontaktu kovových kol s kovovou kolejnicí je železniční doprava velmi významným zdrojem hluku, zejména v úsecích tzv. koridorů, kde se velké dopravní zatížení spojuje s rychlostmi vlaků až 160 km/h. Hluk z železniční dopravy je méně vyrovnaný než hluk z dopravy automobilové, průjezdy vlaku mají menší frekvenci, o to však vyšší špičkové hladiny hluku. Kromě hluku působí železniční doprava i významnější vibrace.

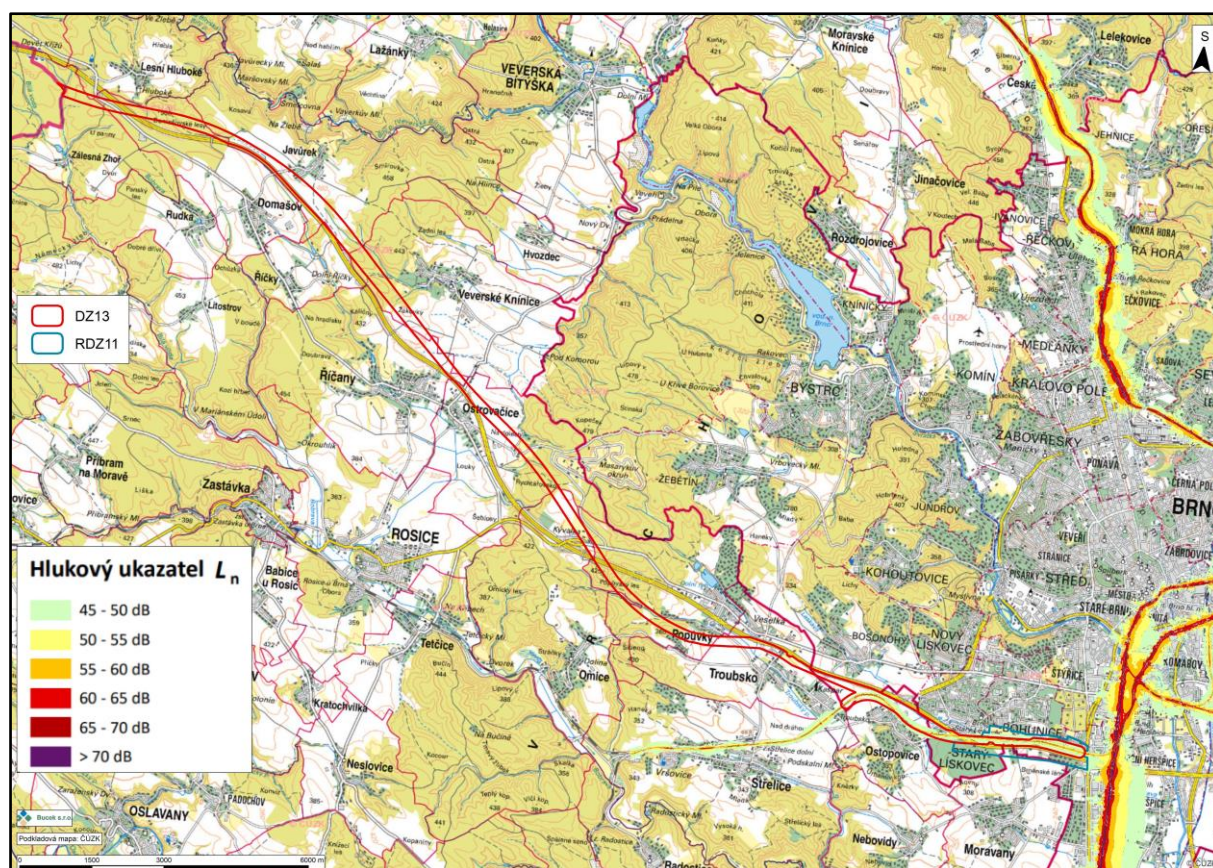
V oblasti železniční dopravy je podkladem pro hodnocení hluku strategická hluková mapa železniční dopravy, kterou pro MZd ČR vypracoval Zdravotní ústav Ostrava v r. 2017. V rámci území Jihomoravského kraje byly posuzovány železniční koridory v úseku Kuřim – Tišnov, Bílovice nad Svitavou – Rozhraní (hranice Jihomoravského kraje), Modřice – Břeclav, Břeclav – Moravský Písek (hranice Jihomoravského kraje).

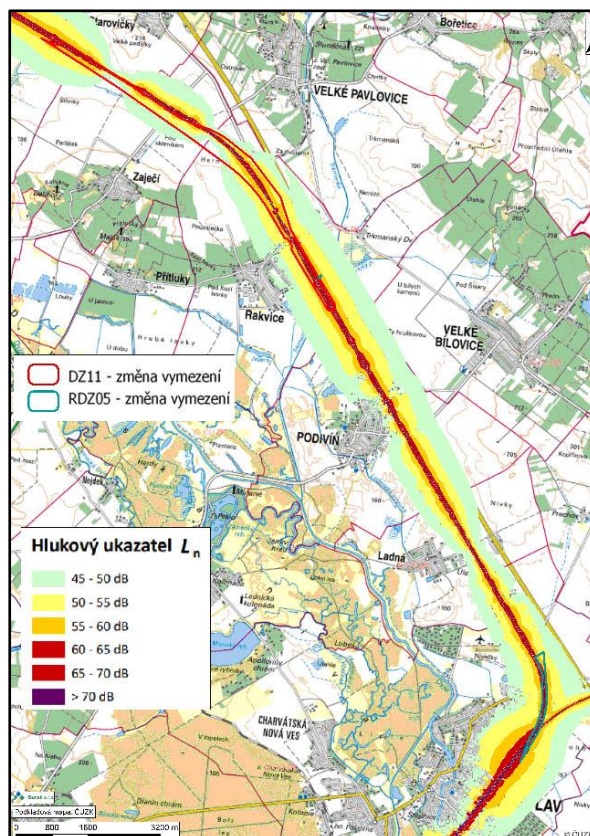
Obr. A.3.24: Hluková zátěž z železniční dopravy (denní doba) (zdroj dat: Ministerstvo zdravotnictví)





Obr. A.3.25: Hluková zátěž z železniční dopravy (noční doba) (zdroj dat: Ministerstvo zdravotnictví)





Předpoklad dalšího vývoje bez provedení koncepce A3 ZÚR JMK

V oblasti železniční dopravy se očekává, že navržené záměry posílí podíl veřejné dopravy na celkové přepravě na úkor individuální automobilové dopravy. Nerealizace záměrů tudíž může přispět k většímu nárůstu automobilové dopravy se všemi negativními dopady uvedenými výše. Na druhé straně by nedošlo k nárůstu hluku v místech, kde se železniční tratě přibližují k zástavbě.

Naplněním koncepce A3 ZÚR JMK dojde k ovlivnění faktoru pohody obyvatel. Ovlivněno bude estetické vnímání přítomnosti nových záměrů v krajině a snížení průchodnosti území. Za předpokladu realizace opatření, navržených v tomto vyhodnocení (důsledné nahrazení místních spojení, odstínění staveb vegetačními pásy, tunelová řešení atd.), se však jedná o vlivy přijatelné. Nerealizací záměrů A3 ZÚR JMK by přirozeně byl tento vliv zcela eliminován, avšak za cenu nedosažení pozitivních efektů popsanych výše.

A.3.4. Biologická rozmanitost, flóra, fauna

Druhová ochrana

Všechny druhy rostlin a živočichů jsou dle § 5 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, chráněny před zničením, poškozováním, sběrem či odchyt, který vede nebo by mohl vést k ohrožení těchto druhů na bytí nebo k jejich degeneraci, k narušení rozmnožovacích schopností druhů, zániku populace druhů nebo zničení ekosystému, jehož jsou součástí. Kromě toho jsou některé druhy rostlin a živočichů, které jsou ohrožené nebo vzácné, vědecky či kulturně velmi významné, prohlášeny za zvláště chráněné (§ 48 zákona) v kategoriích: kriticky ohrožené, silně

ohrožené, ohrožené. Seznam těchto druhů je obsažen v příloze č. II a III vyhlášky MŽP č. 395/1992 Sb., v platném znění.

Zvláště chráněné druhy s národním významem jsou druhy, pro něž jsou schváleny záchranné programy, nebo jsou považovány v rámci ČR za významně ohrožené. Tyto druhy jsou v ČR bezprostředně ohroženy vyhynutím a jsou tedy zařazeny do kategorie kriticky nebo silně ohrožených druhů dle §48 zákona 114/1992 Sb.

Jihomoravský kraj je v rámci ČR mimořádně bohatý na zvláště chráněné druhy rostlin i živočichů. Toto bohatství je nutné odpovídajícím způsobem chránit.

Jihomoravský kraj patří mezi území s vysokou biologickou diverzitou, což je dané zejména pestrostí biotopů v různých geologických, geomorfologických a klimatických podmínkách. Jedná se o jediné území v ČR, které zasahuje do panonské i kontinentální biogeografické oblasti. Konkrétně Severopanonská oblast přispívá k druhové rozmanitosti teplomilnou biotou skalních stepí nebo rozsáhlými lužními lesy. Řada druhů se mimo území jižní Moravy jinde v ČR nevyskytuje. Mimořádně cennou flóru lze nalézt na území Bílých Karpat (bělokarpatské květnaté louky).

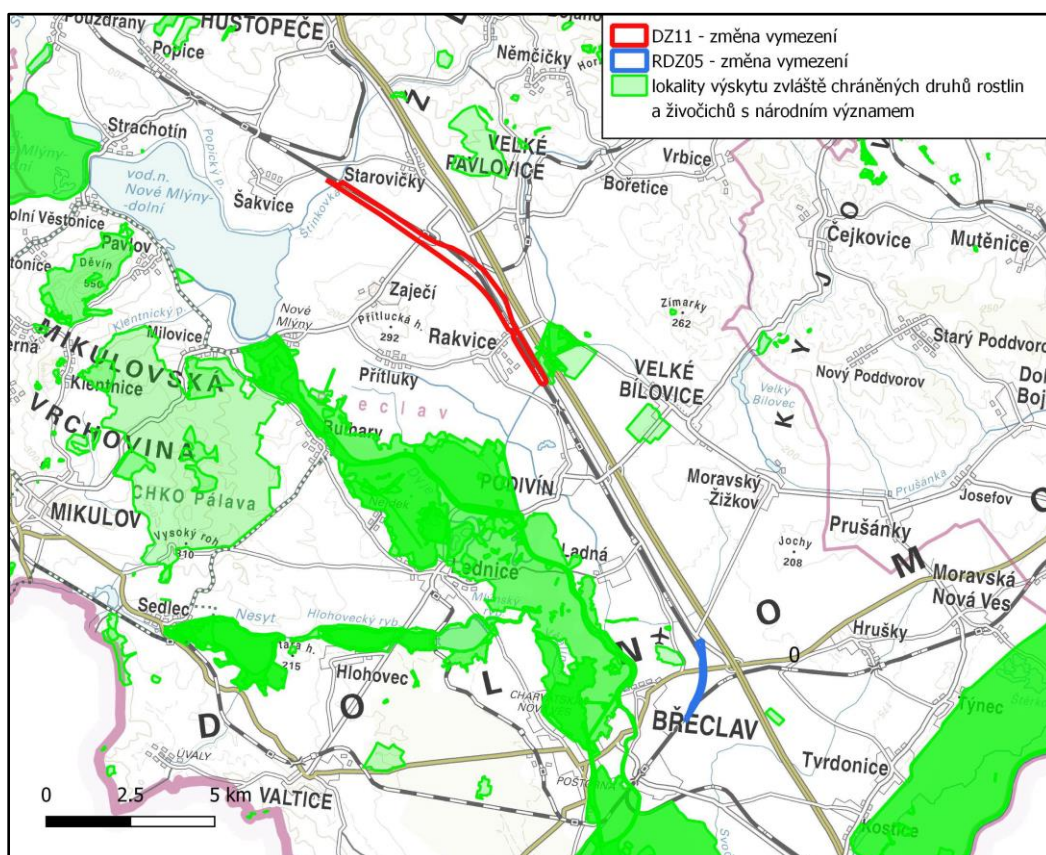
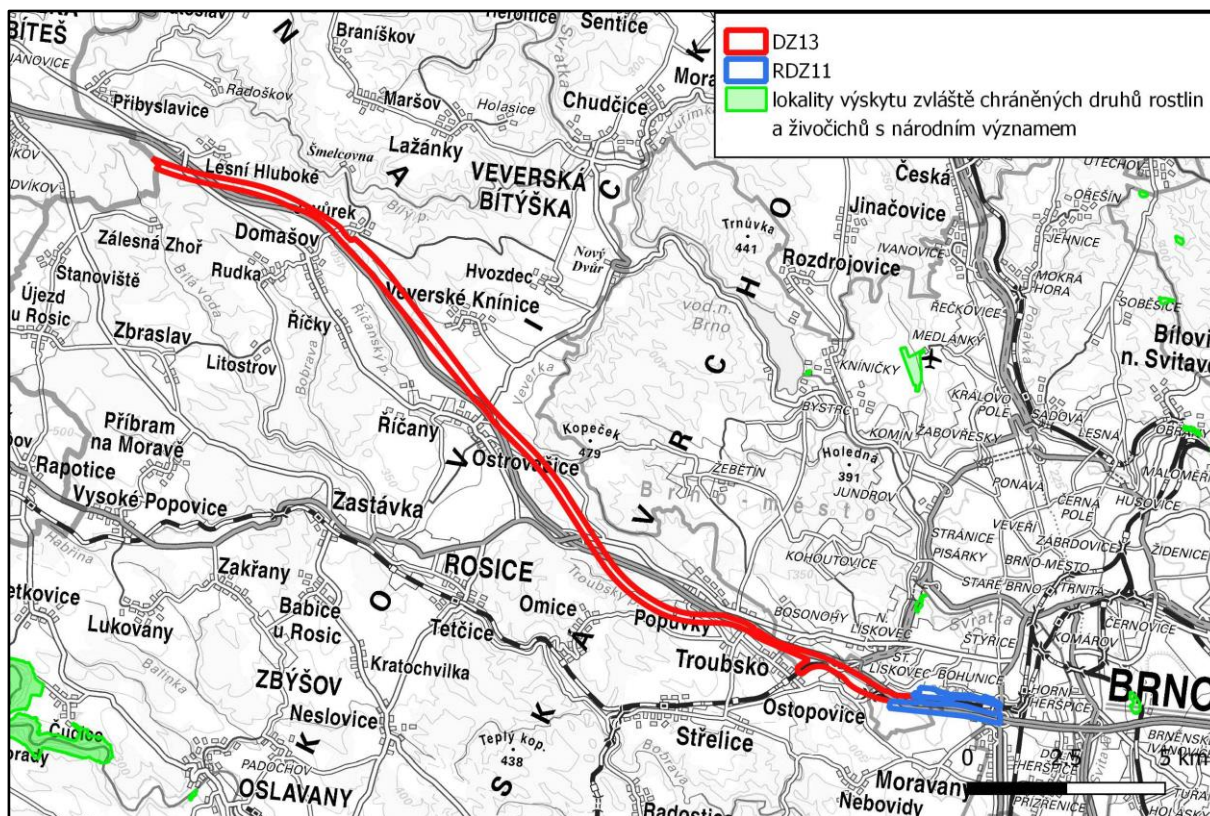
Na území Jihomoravského kraje je vymezeno 1 167 lokalit s výskytem cca 119 zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem. Tyto lokality jsou často součástí již jinak chráněných a významných území, např. NP, CHKO, maloplošných ZCHÚ nebo PPK. Lokality národně významných druhů se převážně nacházejí v jižní části území, která odpovídá panonské oblasti.

Změna koridoru DZ11 v oblasti Trkmanského dvora sousedí s vymezenou lokalitou národně významných druhů pcháč žlutoostenný (*Cirsium brachycephalum*), solenka valerandova (*Samolus valerandia*) a bukač velký (*Botaurus stellaris*). Lokalita zvláště chráněného druhu s národním významem vodouš rudonohý (*Tringa totanus*) je vymezena ve vzdálenosti cca 430 m od koridoru DZ11 také v oblasti Trkmanského dvora.

K lokalitě výskytu vodouše rudonohého (*Tringa totanus*) se přibližuje také územní rezerva RDZ05.

Přehled lokalit národně významných druhů pro území řešené A3 ZÚR JMK je zobrazen v následujícím obrázku.

Obr. A.3.26: Lokality zvláště chráněných druhů s národním významem (zdroj dat: ÚAP, 2021)



Migrace

Průchodnost krajiny pro volně žijící živočichy je jednou ze základních podmínek jejich trvalé existence. Fragmentace prostředí, způsobená intenzivním využíváním krajiny a přítomností řady liniových bariér, je tak pro některé živočišné druhy zásadním negativním faktorem. Fragmentace prostředí je proces, při kterém se v důsledku výstavby nebo jiných lidských aktivit krajina dělí na stále menší části. Ty postupně ztrácejí schopnost plnit svou funkci jako prostoru pro existenci životaschopných populací živočichů. Jednotlivé druhy živočichů jsou k dopadům fragmentace svých biotopů různě citlivé. Obecně lze konstatovat, že druhy s omezenou pohyblivostí, druhy s požadavky na rozsáhlý životní prostor, jako velcí savci nebo druhy se silnou závislostí na určitý typ prostředí, jsou ztrátou nebo izolací biotopu nejvíce postiženi. Zásadní jsou vždy konkrétní podmínky, ve kterých se daný druh nachází, tzn. současný stav dané populace, stav využitelného prostředí a typ a vlastnosti bariéry, která druh nebo populaci omezuje.

V současné době je přisuzován nejzávažnější fragmentační účinek spojování obecní zástavby a dopravním stavbám (především dálničním a kapacitním silničním stavbám, železničním koridorům). Fragmentaci způsobuje ale i zemědělství (rozsáhlé chemicky ošetřované monokultury bez plevelů, pastevní areály, oplocování pozemků atd.), průmysl (výstavba průmyslových areálů), těžba nerostných surovin, výstavba doprovodné infrastruktury a další.

Mezi standardy sledovaných jevů pro územně analytické podklady byla na konci roku 2019 zařazena vrstva – Biotop vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců. Jedná se o vymezení biotopu zvláště chráněných druhů velkých savců (rys ostrovid, medvěd hnědý, vlk obecný a los evropský). Podle tohoto podkladu se území z hlediska migrací dělí na 3 kategorie:

Jádrová území

Jedná se o oblasti, které svojí rozlohou a biotopovými charakteristikami umožňují rozmnožování vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců. Minimální rozloha jádrových území proto vychází z údajů o velikosti domovských okrsků předmětných druhů, měla by činit minimálně 300 km² (pokud jedno jádrové území tvoří funkční celek se sousedním územím, může se jejich plocha sčítat). Součástí jádrových území nejsou zastavěná území (zastavěné území je z plochy jádrových území vyjmuto i v případech, kdy měřítko zpracování neumožňuje zastavěné území graficky vyčlenit). S ohledem na svoji rozlohu zahrnují jádrová území jak plochy přírodního charakteru, tak i zemědělsky využívanou krajinu.

Na území kraje jsou vymezena tři jádrová území:

- Dražanská vrchovina zahrnující CHKO Moravský kras a vojenský prostor Březina;
- Ždánický les;
- Bílé Karpaty (zasahuje do území kraje jen okrajové ve východní části).

Území řešené A3 ZÚR JMK je vymezeno mimo jádrová území migrace.

Migrační koridory

Propojují oblasti vhodné pro rozmnožování (jádrová území) tak, aby umožnily migrační spojení, a to v minimální míře, která ještě zajistí dlouhodobé přežití populací vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců; migrační koridory nelze považovat za biotop ve smyslu § 3 odst. 1 písm. k) zákona o ochraně přírody a krajiny. Migrační koridory jsou vymezeny nejvíce v lesnatých oblastech v západní části kraje.

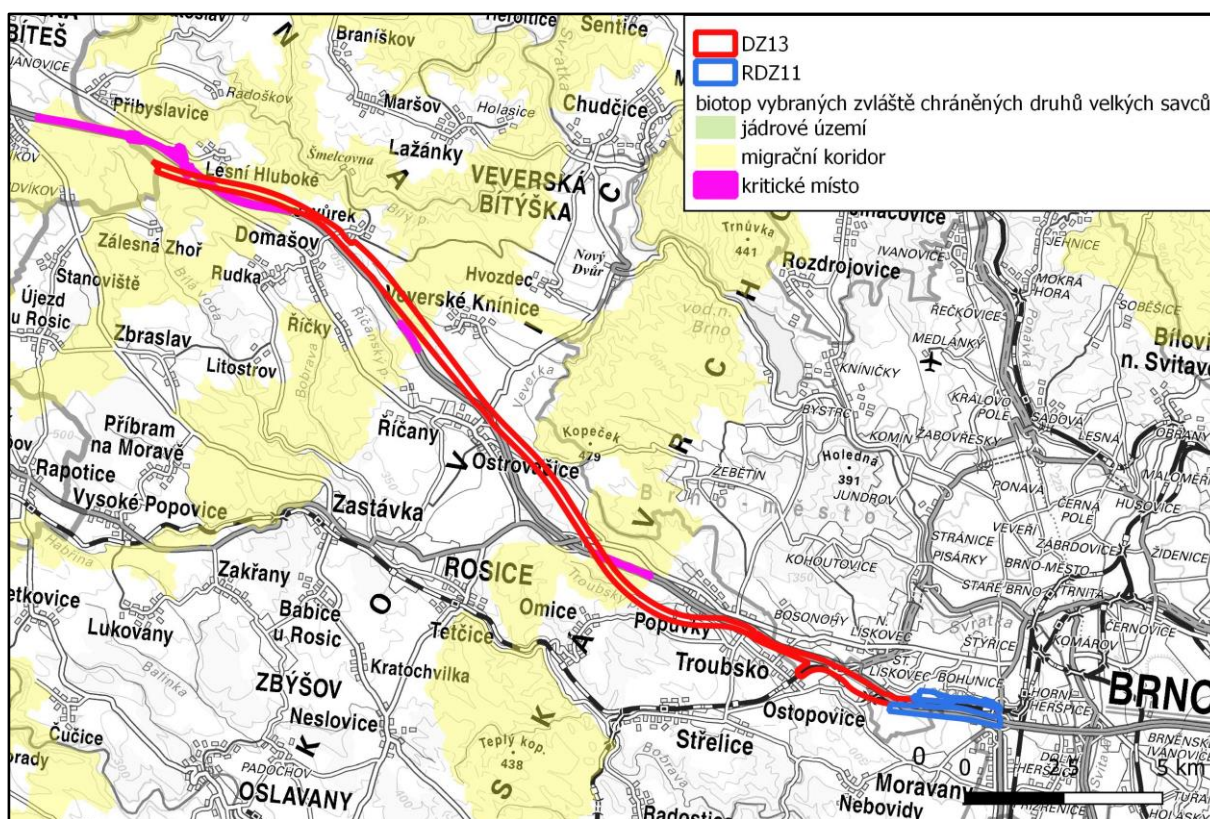
Navržený koridor pro VRT DZ13 zasahuje na třech místech na území migračních koridorů.

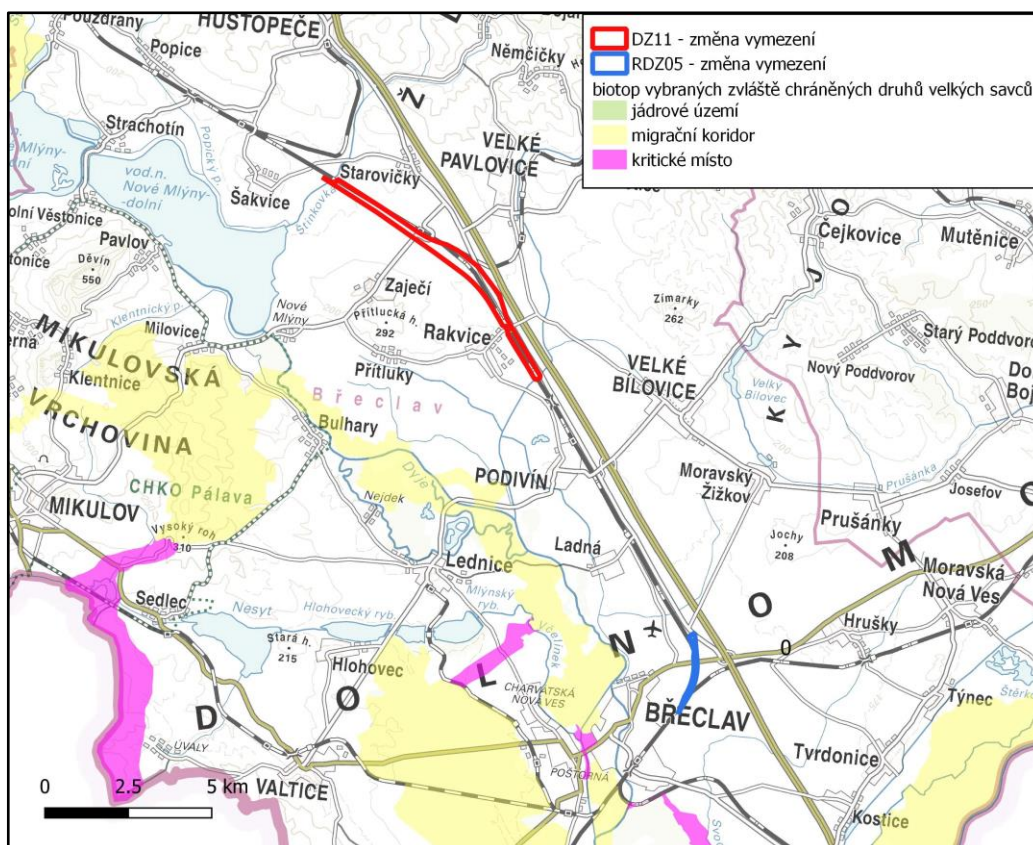
Kritická místa

Jedná se o místa, která jsou součástí migračních koridorů nebo jádrových území, kde je zároveň průchodnost významně omezena nebo kde hrozí, že k omezení průchodnosti může v blízké budoucnosti dojít. V případě jádrových území jsou kritická místa vymezena tam, kde hrozí ztráta konektivity uvnitř jádrového území. Negativní zásah do kritického místa může znamenat přerušení celého dílčího úseku migračního koridoru nebo významné omezení funkčnosti jádrového území.

Navržený koridor DZ13 je vymezen v souběhu s dálnicí D1. Na dálnici D1 jsou vymezena kritická místa migrace: Domašov, Říčany a Popůvky. Koridor DZ13 zasahuje na dvě kritická místa migrace – Domašov a Popůvky. Kritické místo migrace Říčany je v souběhu s navrženým koridorem DZ13.

Obr. A.3.27: Migrační prostupnost (zdroj dat: ÚAP, 2021)





Biologická rozmanitost

Biologická rozmanitost druhů rostlin a živočichů je na území Jihomoravského kraje vysoká. Je to dáno velkou rozmanitostí stanovištních podmínek, která vyplývá z geologické skladby, morfologie terénu, půdních podmínek, klimatických podmínek a také polohou na rozhraní dvou biogeografických oblastí – Panonské a Kontinentální.

Biogeografie

Jako jeden z podkladů pro ochranu biodiverzity byly v ČR vymezeny biogeografické jednotky (Culek [ed.], 1995), díky kterým lze kteroukoliv lokalitu v ČR zařadit do jednotné soustavy, popisující jedinečnosti i typické přírodní charakteristiky souvislých území.

Na území Jihomoravského kraje je zastoupeno 18 bioregionů, jež náleží do podprovincií hercynské, karpatské a severopanonské. Řešené území zasahuje na bioregiony Velkomeziříčský, Brněnský, Lechovický a Hustopečský.

V následujícím textu jsou uvedeny stručné charakteristiky zastoupených bioregionů.

Bioregiony hercynské podprovincie

1.24. Brněnský bioregion

Bioregion je tvořen okrajovou vrchovinou Hercynika; zabírá geomorfologické celky: Bobravskou vrchovinu, střední část Boskovické brázdy, západní okraj Dražanské vrchoviny a východní okraj Křižanovské vrchoviny. Bioregion má protáhlý tvar ve směru S – J. Bioregion leží na východním okraji Hercynské podprovincie, patrný je panonský a karpatský vliv. Vliv Alp i zastoupení termofilních druhů je ale podstatně nižší, než v sousedním Jevišovickém bioregionu (1.23). Bioregion je tvořen soustavou granodioritových hřbetů a prolomů se sprašemi. V průlomových údolích řek se nachází stanovištní

mozaika se segmenty teplomilnými i podhorskými. V území převažuje 3. vegetační stupeň (dubo-bukový) s významným zastoupením 2. buko-dubového stupně a ostrovů 4. bukového stupně. Do netypické části bioregionu patří vyšší Hořická vrchovina s květnatými bučinami, která je velmi blízká charakteru Dražanské vrchoviny, a okrajové svahy Českomoravské vrchoviny, které tvoří přechod do Velkomeziříčského (1.50) popř. Sýkořského bioregionu (1.51). Dodnes se zachovaly rozsáhlé dubohabřiny a bučiny (údolí Svitavy) a řada travnatých lad; převažuje orná půda.

1.50 Velkomeziříčský bioregion

Bioregion leží na severozápadě jižní Moravy, přičemž jižním cípem zasahuje do Rakouska. Zabírá moravskou stranu Českomoravské vrchoviny, tj. téměř celou Křižanovskou vrchovinu (kromě západního a východního okraje) a vyšší západní okraj Jevišovické pahorkatiny. Má protáhlý tvar ve směru S – J. Bioregion je tvořen pahorkatinou na zdviženém zarovnaném povrchu na rulách a syenitech. Převažuje ochuzená hercynská biota 4. bukového stupně s přechody do 5. stupně. Zejména na východním okraji je patrný vliv suchých, teplejších částí jihozápadní Moravy s přítomností východních a jižních migrantů a řadou mezních prvků. Potenciální vegetace náleží jednotvárným bikovým bučinám, na členitějším reliéfu i květnatým bučinám. Netypickou část tvoří jihovýchodní okraj bioregionu, který je nižší, teplejší, sušší a vyskytují se zde i acidofilní doubravy, v údolích větších toků též dubohabrové háje. Převažuje orná půda, lesy jsou většinou kulturní smrčiny, méně bory. Fragmenty bučin jsou nepatrné. Typické jsou drobné rybniční pánve.

Bioregiony karpatské podprovincie

Bioregiony severopanonské podprovincie

4.1. Lechovický bioregion (A, B)

Bioregion leží ve středu jižní Moravy a zasahuje podstatnou částí do Rakouska. Zabírá geomorfologický celek Dyjsko-svratecký úval, ale bez širokých niv a bez území východně od Židlochovic a Dunajovických vrchů. Na západě zahrnuje okraj Jevišovické pahorkatiny. Bioregion se skládá ze dvou částí (A, B) oddělených nivami. Bioregion je tvořen štěrkopískovými terasami s pokryvy spraší a ostrůvky krystalinika. Převažuje zde 1. dubový vegetační stupeň, na severních svazích 2. buko-dubový stupeň. Potenciální vegetaci tvoří dubohabrové háje a teplomilné doubravy. Bioregion představuje část severopanonské podprovincie, ovlivněné srážkovým stínem, sousedstvím hercynských bioregionů a charakteristickým výskytem acidofilních druhů. Bioregion je starosídlní oblastí, proto je dnes biodiverzita nízká, je zde však přítomna řada mezních prvků a probíhá tudy řada okrajů areálů. Významné zastoupení mají submediteránní a pontické druhy. Netypická jsou okrajová území, s ostrůvkovitými výchozy krystalinika nebo kulmu, budované vápnitým neogénem připomínající Hustopečský bioregion (4.3). V bioregionu dnes dominují pole, travinobylinná lada jsou vzácná, lesíky jsou téměř výhradně akátové, v luzích vrbové a topolové.

4.3. Hustopečský bioregion

Bioregion leží ve středu jižní Moravy, zabírá jižní polovinu geomorfologických celků Ždánický les, Kyjovská pahorkatina a severní okraj Dolnomoravského úvalu. Území je tvořeno pahorkatinou na vápnitém flyši a spraších. Bioregion je charakteristický střídáním prvků panonských (převážně mimo les) a karpatských (převážně v lese). Jeho biotu je možno řadit do 2. buko-dubového, na jižních svazích do 1. dubového vegetačního stupně. Potenciální vegetaci tvoří dubohabrové háje s ostrovy teplomilných a šipákových doubrav. V bioregionu má mezní výskyt řada jihovýchodních migrantů, šíření stepní fauny však stále pokračuje. Netypická část je tvořena chladnějšími severními okraji, téměř

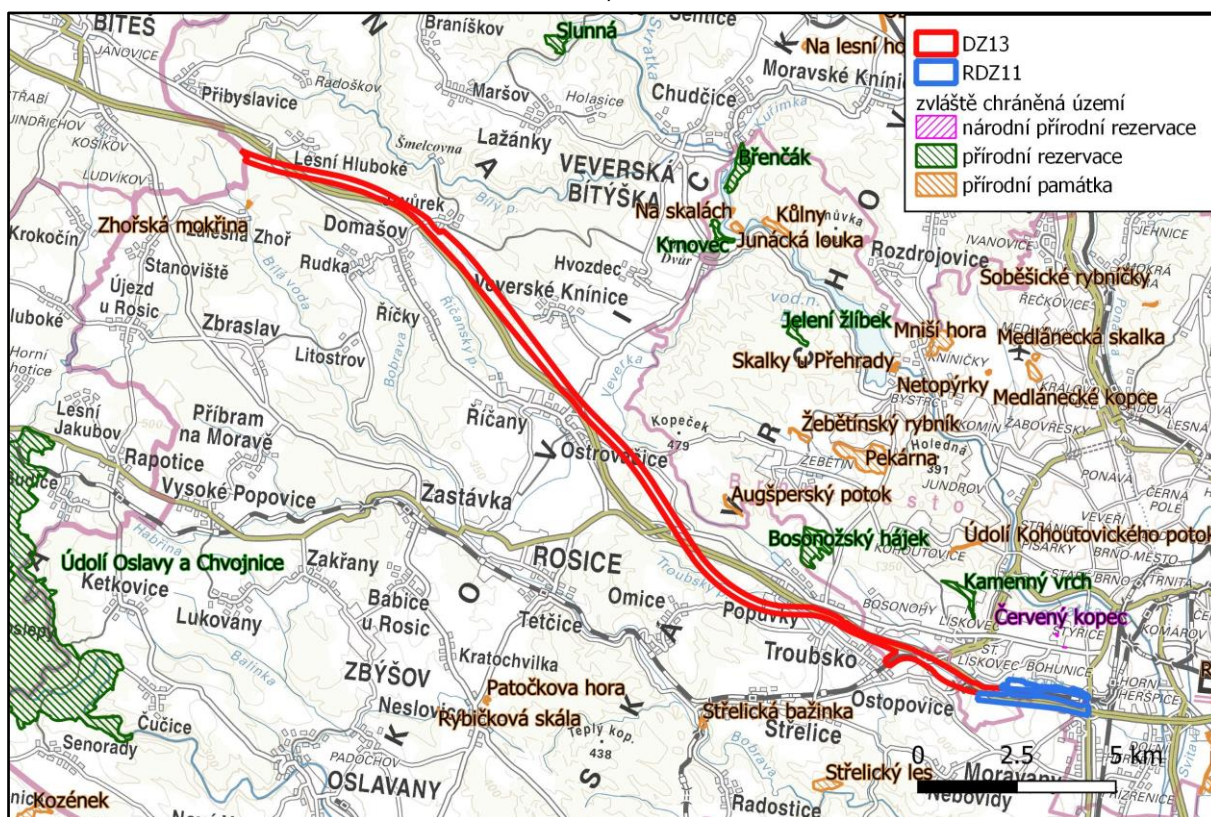
bez šipákových doubrav a s naprostou převahou dubohabrových hájů, které tvoří přechod do bioregionů Prostějovského (1.11) a Ždánicko-litenčického (3.1). V současnosti je zde bohaté zastoupení teplomilných doubrav a dubohabřin, vzácnější jsou kulturní bory. Mimo les jsou typická pole, vinice a sady, početné jsou fragmenty stepních lad, místy s katránem tatarským. Biocenózy lad a lesů byly nedávno značně zredukovány terasováním svahů.

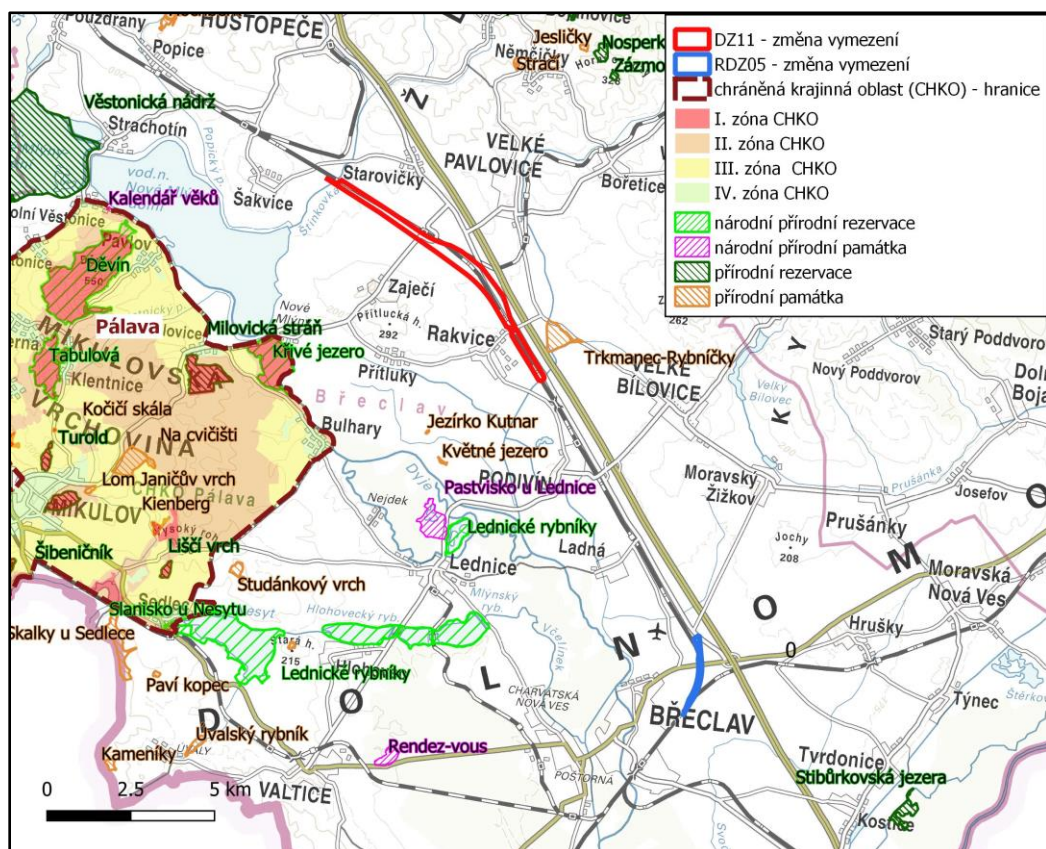
Zvláště chráněná území

Rozloha všech zvláště chráněných území (ZCHÚ) Jihomoravského kraje (bez překryvů) v roce 2021 činila celkem 50,1 tis. ha, tj. 7,5 % území kraje. Na území Jihomoravského kraje se v roce 2021 nacházela či do něj zasahovala 4 velkoplošná zvláště chráněná území s celkovou rozlohou 42,3 tis. ha. Jednalo se o národní park Podyjí (6,3 tis. ha) a chráněné krajinné oblasti Bílé Karpaty, Moravský kras a Pálava. Kromě toho se na území Jihomoravského kraje v roce 2021 nacházelo 343 maloplošných zvláště chráněných území o celkové rozloze 11,5 tis. ha. Mezi ně patřilo 16 národních přírodních rezervací, 17 národních přírodních památek, 89 přírodních rezervací a 221 přírodních památek.

Navržené koridory do ZCHÚ nezasahují. Nejblíže ZCHÚ je ve vzdálenosti cca 500 m od koridoru DZ11 přírodní památka Trkmanec – Rybníčky.

Obr. A.3.28: Zvláště chráněná území (zdroj dat: ÚAP, 2021)





NATURA 2000

Natura 2000 je celistvá evropská soustava území se stanoveným stupněm ochrany, která umožňuje zachovat přírodní stanoviště a stanoviště druhů v jejich přirozeném areálu rozšíření ve stavu příznivém z hlediska ochrany nebo popř. umožní tento stav obnovit. Na území České republiky je Natura 2000 tvořena vymezenými ptačími oblastmi (dále jen „PO“) a vyhlášenými evropsky významnými lokalitami (dále jen „ELV“). Ochrana ptačích oblastí je v současné době již zajištěna příslušnými nařízeními vlády, vytvoření celé soustavy bude završeno zajištěním trvalé ochrany evropsky významných lokalit, které budou chráněny jako zvláště chráněná území, případně prostřednictvím smluvní ochrany nebo tzv. bazální ochrany. Objekty a způsob ochrany jsou určeny legislativou EU, konkrétně ve dvou směrnicích: Směrnicí o ochraně volně žijících ptáků (79/409/EHS) a Směrnicí o ochraně volně žijících živočichů, rostlin a o ochraně přírodních stanovišť (92/43/EHS).

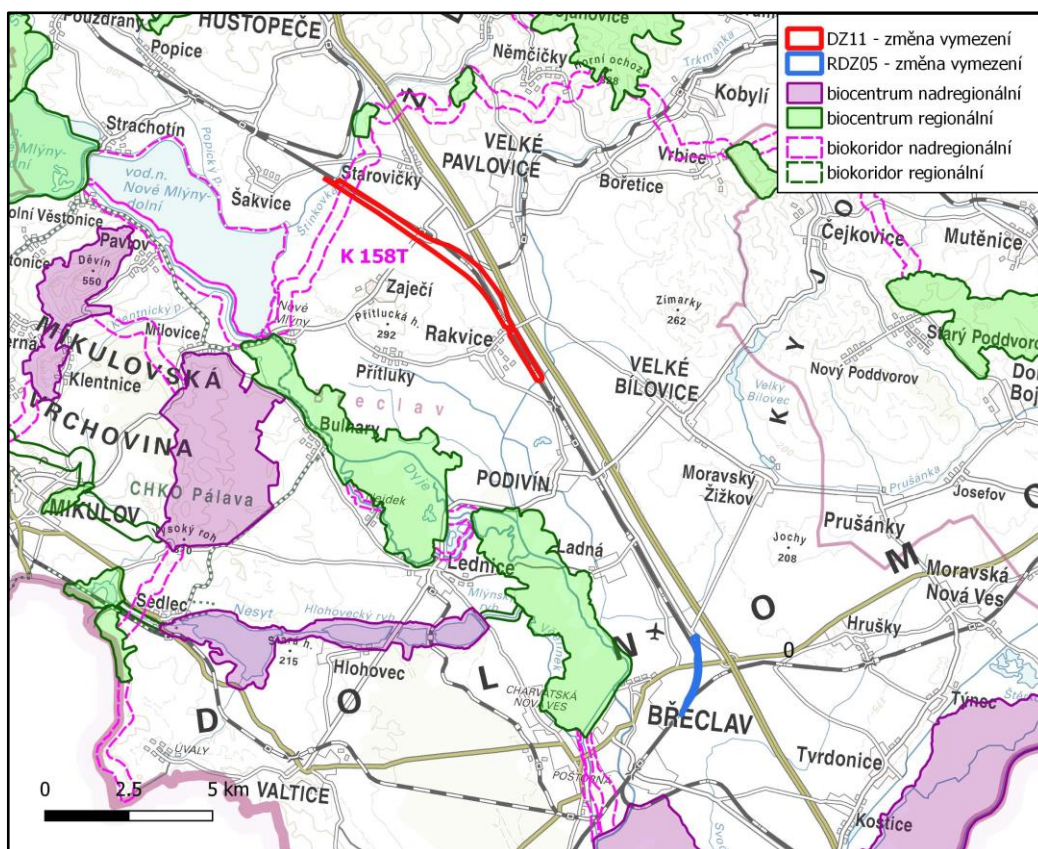
Zvláštností Jihomoravského kraje je existence dvou biogeografických regionů soustavy Natura 2000 – Panonského a Kontinentálního. V roce 2021 se na území Jihomoravského kraje nacházelo či do něj zasahovalo 211 lokalit soustavy Natura 2000. Jednalo se o 8 ptačích oblastí (Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví, Hovoransko – Čejkovicko, Soutok – Tvrdonicko, Lednické rybníky, Pálava, Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny, Jaroslavické rybníky, Podýjí) s celkovou rozlohou 41,0 tis. ha a 203 evropsky významných lokalit s celkovou rozlohou 65,7 tis. ha.

Řešené koridory nezasahují do lokalit Natura 2000. Nejbližší EVL jsou Trkmanské louky, které sousedí se změnou koridoru DZ11. Předmětem ochrany v EVL je rostlinný druh pcháč žlutoostenný. EVL Bosonožský hájek a Kamenný vrch jsou vzdálené od koridoru DZ13 cca 1,5 km.

Platné koncepční řešení nadregionální a regionální úrovně územního systému ekologické stability (dále jen "ÚSES") obsahují Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. V ZÚR JMK jsou vymezeny plochy pro nadregionální a regionální biocentra a koridory pro nadregionální a regionální biokoridory. Vlastní koncepce řešení ÚSES vychází z odvětvového dokumentu Koncepčního vymezení regionálního a nadregionálního ÚSES pro území Jihomoravského kraje, který je z r. 2012 (vydal KÚ JMK, odbor životního prostředí) a je stabilizována v ZÚR JMK. Jejím cílem je zajištění územních podmínek pro vymezení a koordinaci skladebných částí ÚSES nadregionální a regionální úrovně jako spojitého a funkčního systému, který tvoří zelenou páteř krajiny a příznivě působí na okolní méně stabilní části krajiny.

Obr. A.3.30: Územní systém ekologické stability (zdroj dat: ZÚR JMK)





Speciální typy ochrany

Na území Jihomoravského kraje se nenacházejí geoparky.

Biosférické rezervace UNESCO

Na území Jihomoravského kraje se při jižní hranici kraje nachází dvě biosférické rezervace (dále jen „BR“) – BR Dolní Morava a BR Bílé Karpaty.

Změna koridoru DZ11 je vymezena cca 500 m od BR Dolní Morava. BR Dolní Morava byla vyhlášena roku 2003. Vznikla rozšířením původní BR Pálava o území Lednicko-valtického areálu a lužních lesů při soutoku Moravy a Dyje. Její rozloha je 349 km² a management provádí Biosférická rezervace Dolní Morava, o.p.s. Krajinou dominantou jsou Pavlovské kopce, jež tvoří vápencová bradla se stepními společenstvy. Velká část území je intenzivně hospodářsky, především zemědělsky využívána, v jihovýchodním cípu vymezeném Břeclaví, Týncem a soutokem Moravy a Dyje se nachází nejrozsáhlejší komplex tvrdého luha a lužních luk ve střední Evropě.

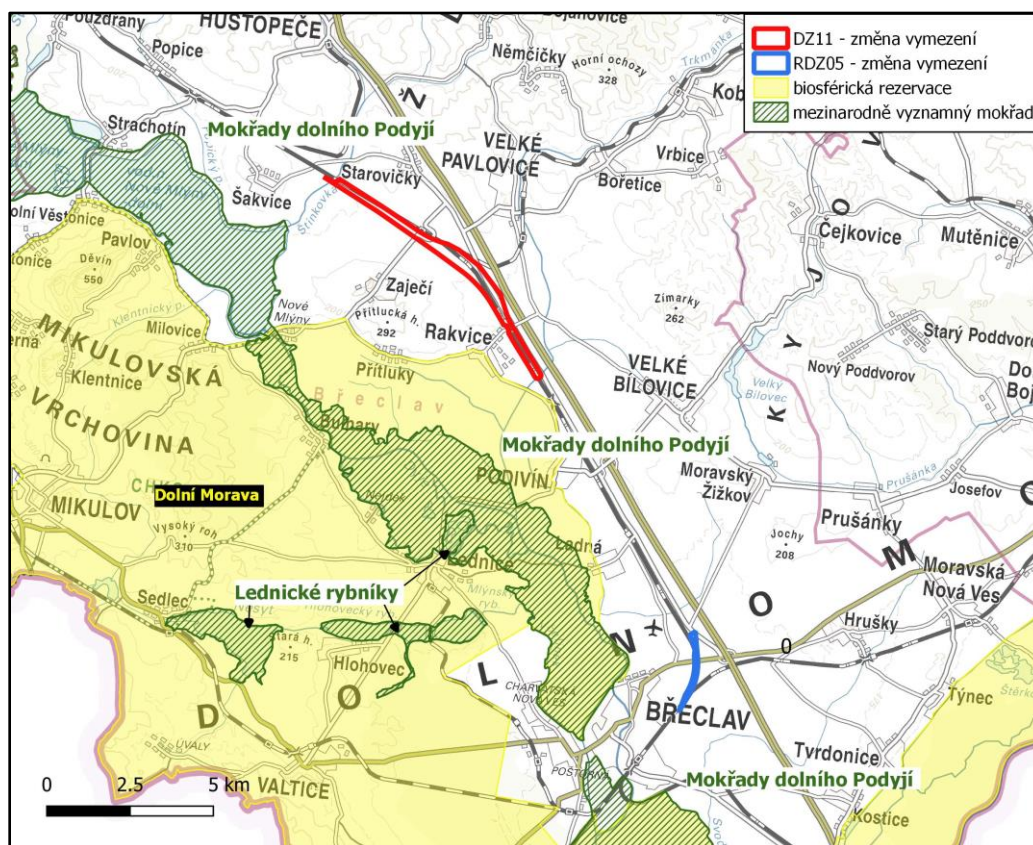
Mokřady mezinárodního významu

Na území Jihomoravského kraje se nachází 3 mokřady mezinárodního významu, které jsou chráněny dle Úmluvy o mokřadech (tzv. Ramsarská úmluva, podepsána 2.2. 1971): Lednické rybníky, Mokřady Dolního Podyjí a Podzemní Punkva. Mokřady Dolního Podyjí jsou ve vzdálenosti cca 2,5 km od měněné části koridoru územní rezervy RDZ05.

RS09 Mokřady Dolního Podyjí

Původně souvislý komplex lužních biotopů podél řeky Dyje a Moravy, nyní rozčleněný výstavbou soustavy Novomlýnských nádrží. Jedno z nejvýznamnějších zimovišť a tahových zastávek vodních druhů ptáků v ČR. Mokřady Dolního Podyjí mají rozlohu 115,249 km².

Obr. A.3.31: Biosférické rezervace a mokřady mezinárodního významu (zdroj dat: ÚAP, 2021)



Předpoklad dalšího vývoje bez provedení koncepce A3 ZÚR JMK

Realizace A3 ZÚR JMK přináší z hlediska ochrany flóry, fauny a biologické rozmanitosti negativní vlivy. Realizace jednotlivých záměrů přináší znehodnocení, zničení nebo změnu stanovištních podmínek stávajících biotopů. V případě VRT se negativní vliv projeví také na fragmentaci území a ztížení migrace živočichů. V případě neprovedení A3 ZÚR JMK nebudou mít zamýšlené záměry podporu v územně plánovací dokumentaci krajské úrovně, jejich realizace tak bude buď vyloučena nebo ztížena. Lze očekávat přibližné zachování současného stavu.

A.3.5. Půda

Půdní pokryv Jihomoravského kraje je velmi různorodý. Zahrnuje ty nejúrodnější zemědělské půdy v rámci celé České republiky. Lesní půdy zaujímají celkově menší výměru než půdy zemědělské, a kromě lužních oblastí kolem Dyje a Moravy se vyskytují především v exponovanějších polohách Dražanské vrchoviny, Ždánického lesa a CHKO Moravský kras. Využití půdy je uvedeno v následující tabulce.

Tab. A.3.15: Využití půdy v Jihomoravském kraji k datu 31.12.2021 (zdroj ČSÚ)

Typ půdy	Plocha [ha]	[%]
Celková výměra	718 772	100.00
Zemědělská půda	422 041	58.72
orná půda	347 434	48.34
zahrady	17 211	2.39
ovocné sady	8 274	1.15
trvalé travní porosty	30 615	4.26
chmelnice	0.15	0.00
vinice	18 507	2.57
Nezemědělská půda	296 731	41.28
Lesní pozemky	201 777	28.07
Vodní plochy	15 660	2.18
Zastavěné a ostatní plochy	14 882	2.07
Ostatní plochy	64 412	8.96

Z celkové rozlohy kraje tvoří cca 60 % zemědělská půda, z níž 82,32 % připadá na půdu ornou. Nejvyšší stupeň zornění (podíl orné půdy na půdě zemědělské) 91,8 % mají v kraji okresy Vyškov a Znojmo, vysoký stupeň je ale rovněž v okresech Brno - venkov (86,1%) a Břeclav (81,0%). Z hlediska výrobních oblastí je zemědělství zaměřeno především na obiloviny, řepku a cukrovku. Vzhledem k velmi příznivým klimatickým podmínkám má Jihomoravský kraj dávnou tradici a vysokou úroveň specializované zemědělské výroby, jako je vinařství, ovocnářství a zelinářství. V kraji je téměř 90 % výměry všech vinic v ČR a více jak pětina výměry ovocných sadů. Vinohradnictví je rozvinuto v okresech Břeclav, Hodonín a Znojmo a částečně také v okrese Brno - venkov.

Zemědělský půdní fond

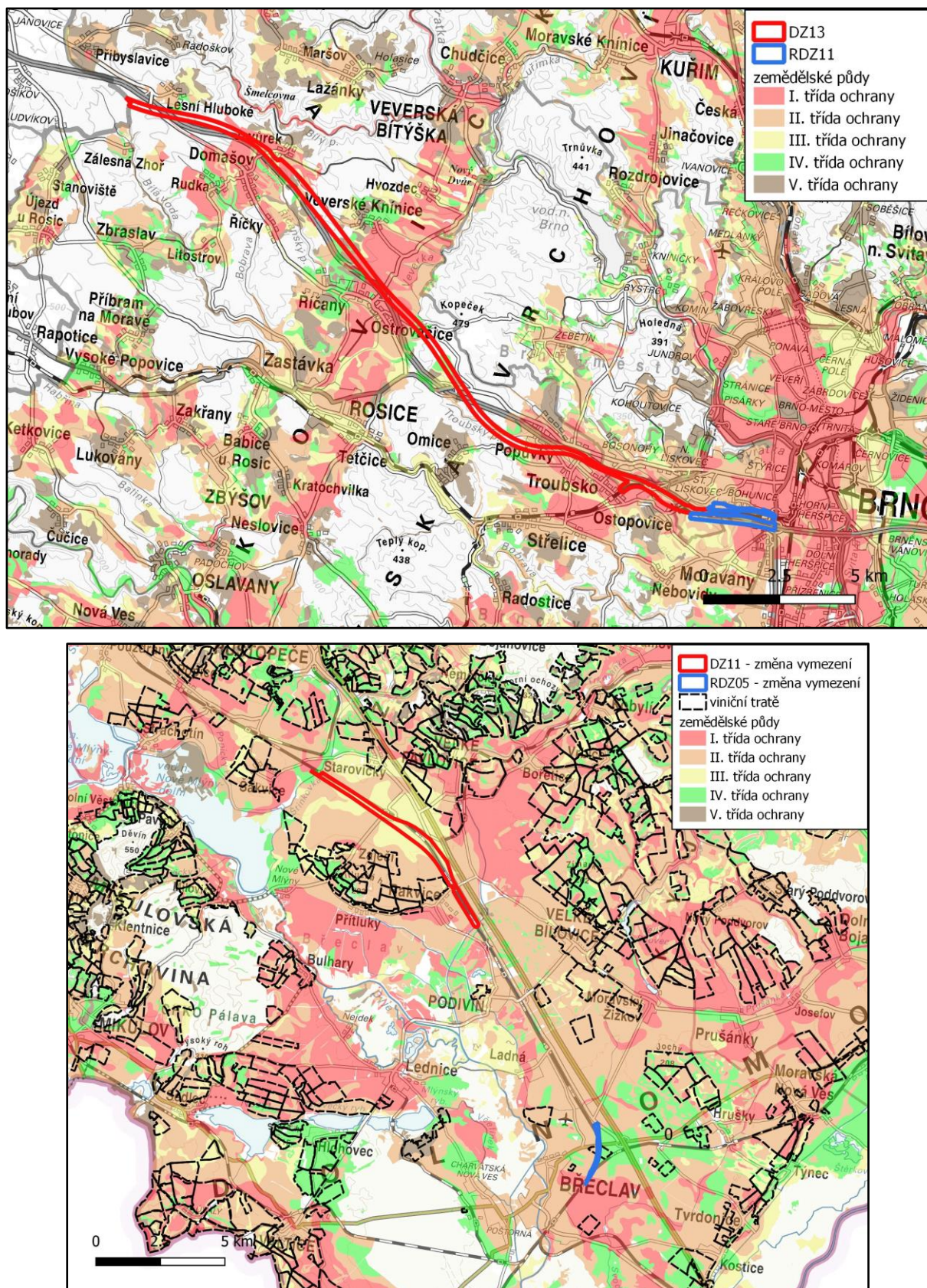
Ochrana zemědělské půdy je zakotvena především v zákone č. 334/1992 Sb., v platném znění.

Zemědělské půdy se klasifikují pomocí bonitovaných půdně ekologických jednotek (dále jen „BPEJ“) (Vyhláška MZe č. 48/2011 Sb. ve znění pozdějších předpisů). Každá BPEJ je tvořena pětímístným číselným kódem. První číselný znak vyjadřuje klimatický region, druhá a třetí číslice určuje zařazení do hlavní půdní jednotky, čtvrtá stupeň sklonitosti a expozici a pátá číslice hloubku půdy.

Zemědělské půdy jsou rozděleny do 5 tříd ochrany na základě bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ). Nejcenější půdy jsou zařazeny do I. a II. třídy ochrany, V. třída představuje půdy s velmi nízkou produkční schopností.

Zemědělské půdy na území Jihomoravského kraje spadají do všech tříd ochrany. Nejvíce jsou zastoupeny nejcenější půdy s I. a II. třídou ochrany (dohromady cca 60 %). Tyto půdy se na území Jihomoravského kraje nachází především v Dyjsko-svrateckém úvalu, Boskovické brázdě a Dolnomoravském úvalu. Zemědělskou půdu I. a II. třídy ochrany lze odejmout pouze v případech, kdy jiný veřejný zájem výrazně převažuje nad veřejným zájmem ochrany ZPF. V řešeném koridoru DZ11 zaujímají cenné půdy I. a II. třídy ochrany 18,9 %, v koridoru DZ13 dokonce 48,5 %. Půdy I. a II. třídy ochrany jsou zobrazeny na následujícím obrázku.

Obr. A.3.32: I. a II. třída ochrany zemědělského půdního fondu (zdroj dat: ÚAP, 2021)



Půdy v Jihomoravském kraji jsou silně postiženy erozí. Eroze půdy, zejména pak zemědělské ohrožuje jak produkční, tak mimoprodukční funkce půdy. Jedná se o odnos půdy povrchovým odtokem a smyvem (vodní eroze) a odnos půdy působením větru (větrná eroze). V České republice je pozornost

věnována především erozi vodní. Míra ohrožení území vodní erozí je primárně dána sklonitostí území a půdními vlastnostmi. Konkrétní negativní projevy jsou pak ovlivněny rozložením srážek, zejména přívalových dešťů, charakterem a způsobem využití území, u zemědělských půd pak způsobem obhospodařování, zvolenými osevními postupy apod. Vodní erozí je v Jihomoravském kraji ohrožena zejména oblast Dražanské vrchoviny, Bobravské vrchoviny a oblast Západních Karpat. Půdy v Jihomoravském kraji jsou ohroženy také větrnou erozí (nejvíce v ČR). Důvodem je, kromě klimatických podmínek, intenzivní zemědělská výroba a výskyt lehce erodovatelných půd. Nejvíce je ohrožena větrnou erozí jižní část Jihomoravského kraje – Břeclavsko, Znojensko a Hodonínsko.

V rámci ÚAP 2021 byla vymezena katastrální území s půdami ohroženými erozí (kategorie – nejohroženější, silně ohrožené, ohrožené, náchylné a mírně ohrožené). Koridor DZ13 prochází katastrálními územími s půdami mírně ohroženými a náchylnými, v malé míře katastrálními územími s půdami ohroženými. Úprava koridoru DZ11 je umístěna v katastrálních území s půdami ohroženými vodní a větrnou erozí.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa

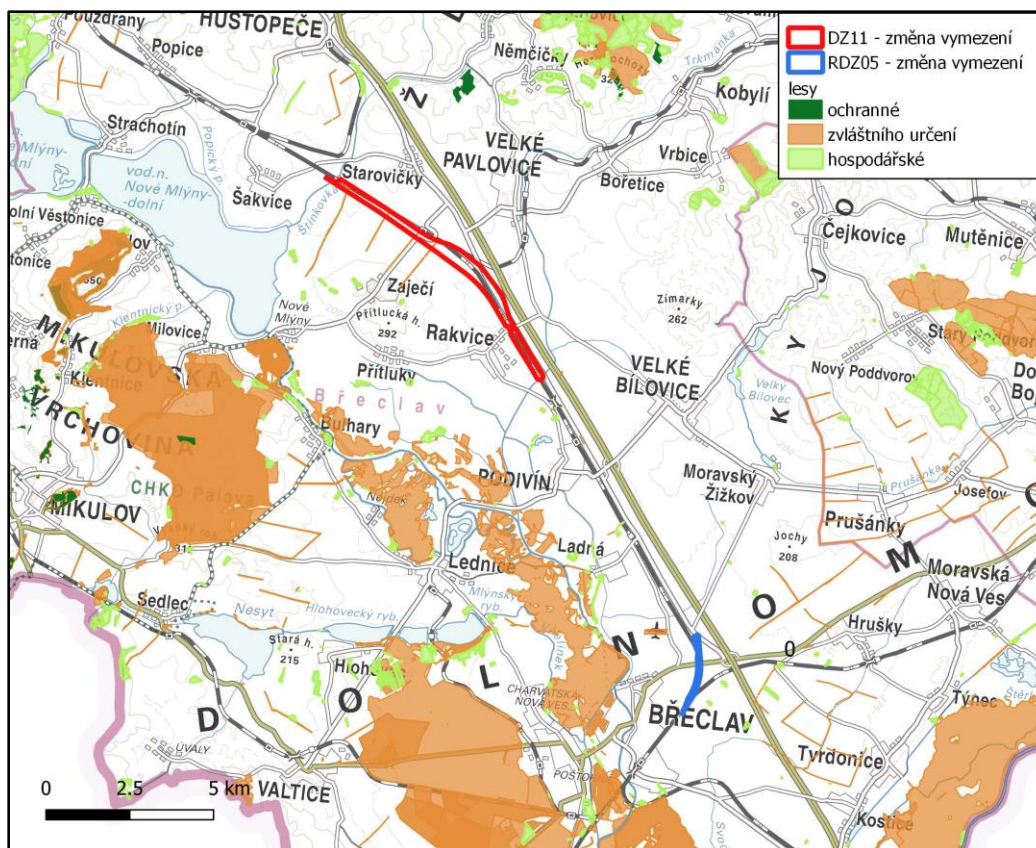
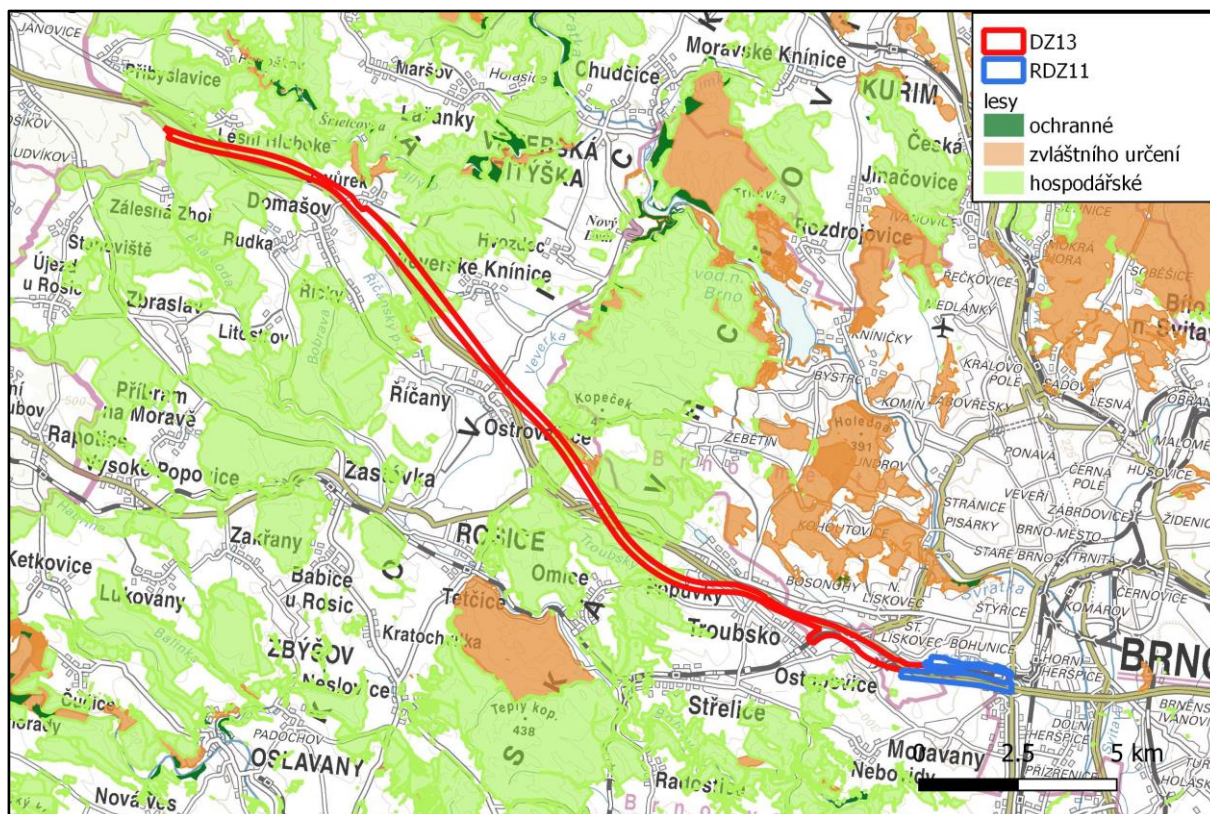
Dle zákona o lesích 289/1995 Sb., se lesy dělí na 3 kategorie - na lesy ochranné, lesy zvláštního určení a lesy hospodářské. Do kategorie lesů ochranných se řadí lesy na mimořádně nepříznivých stanovištích, vysokohorské lesy pod hranicí stromové vegetace chránící níže položené lesy a lesy na exponovaných hřebenech a lesy v klečovém lesních vegetačním stupni. Lesy zvláštního určení jsou lesy, které nejsou lesy ochrannými a nacházejí se v pásmech hygienické ochrany vodních zdrojů I. stupně, v ochranných pásmech zdrojů přírodních léčivých a stolních minerálních vod nebo na území národních parků a národních přírodních rezervací. Do kategorie lesů zvláštního určení lze dále zařadit lesy, u kterých je veřejný zájem na zlepšení a ochraně životního prostředí nebo jiný oprávněný zájem na plnění mimoprodukčních funkcí lesa.

Koridor DZ13 prochází lesními porosty kategorie lesů hospodářských, u Masarykova okruhu mírně zasahuje do lesů zvláštního určení. Změna koridoru DZ11 zasahuje na větrolamy v k.ú. Zaječí, které jsou vymezeny jako les zvláštního určení. Územní rezervy RDZ05 a RDZ11 se nedotýkají lesních porostů.

Území kraje náleží do 8 přírodních lesních oblastí (PLO), tj. lesních území s podobnými přírodními nebo produkčními vlastnostmi. Koridor DZ13 prochází převážně PLO 33 Předhoří Českomoravské vrchoviny, zasahuje také na PLO 35 Jihomoravské úvaly. Úprava koridoru DZ11, změna územní rezervy RDZ05 a územní rezerva DZ11 leží v PLO 35 Jihomoravské úvaly.

Jihomoravský kraj se vyznačuje relativně nízkým procentem zalesnění. PUPFL činí cca 28,1 %, což je druhá nejnižší lesnatost kraje v ČR. Lesní pozemky pokrývají v současnosti cca 2 018 km². Lesnatá je především severozápadní část území – Dražanská vrchovina, Žďánický les, Bobravská vrchovina, Moravský kras. V jižní části území se nachází větší celky lužních lesů v nivách řek Dyje a Moravy.

Obr. A.3.33: Pozemky určené k plnění funkce lesa (zdroj dat: ÚAP, 2021)



Předpoklad dalšího vývoje bez provedení koncepce A3 ZÚR JMK

Provedení A3 ZÚR JMK bude mít na zemědělskou půdu negativní vliv. V případě neprovedení koncepce by nedošlo k záboru zemědělské půdy z důvodu realizace záměrů, které jsou v A3 ZÚR JMK obsaženy, včetně půdy nejvyšší kvality. V kraji je doložitelný trend postupného zalesňování zemědělsky obtížně využitelných ploch. Rozsah tohoto zalesňování mírně převyšuje výměru pozemků trvale odnímaných z PUPFL pro různé účely investiční výstavby, případně pro těžbu surovin. Bez uplatnění A3 ZÚR JMK lze předpokládat pokračování tohoto trendu.

A.3.6. Horninové prostředí

Geomorfologická charakteristika

Na území Jihomoravského kraje se setkávají tři orografické provincie: Česká vysočina, Západní Karpaty a Západopanonská pánev. Na severu a severozápadě je reliéf kraje tvořen pahorkatinami a vrchovinami (Drahanská vrchovina, Bobravská vrchovina, Litenčická pahorkatina, Ždánický les), na jihu a jihovýchodě rovinami a nížinami (Dolnomoravský úval, Dyjsko-svratecký úval). Pro modelaci reliéfu je charakteristický směr jihozápad-severovýchod, ve kterém jsou řazena pásma vysočin a pahorkatin oddělená pásmy nížin. Nejvyšší bod kraje se nalézá na moravskoslovenské hranici v pásmu Bílých Karpat – Čupec (819 m n. m.). Naopak nejnižším bodem je na jižním okraji soutok řek Moravy a Dyje u Lanžhota (150 m n. m.). Území Jihomoravského kraje není pramennou oblastí významných řek, ty krajem protékají (Morava, Dyje, Jihlava, Svratka, Svitava, Oslava). Řešené koridory lze geomorfologicky zařadit následovně:

Česká vysočina

subprovincie: Česko-moravská

oblast: Českomoravská vrchovina

celek: Křižanovská vrchovina

oblast: Brněnská vrchovina

celek: Boskovická brázda

celek: Bobravská vrchovina

Západopanonská pánev

subprovincie: Vídeňská pánev

oblast: Jihomoravská pánev

celek: Dolnomoravský úval

Západní Karpaty

subprovincie: Vnější Západní Karpaty

oblast: Středomoravské Karpaty

celek: Ždánický les

Geologická charakteristika

Z hlediska regionálně geologického členění České republiky se na území Jihomoravského kraje stýkají dvě jednotky prvního řádu, a to Český masiv a Karpatská soustava. Jejich rozhraní prochází zhruba v linii Znojmo – Brno – Vyškov. Západní část Jihomoravského kraje je tvořena horninami východní části Českého masivu – především moldanubické granuly a hadce. Dále je zde pestrá série moravika

skládající se z fylitů, svorů, rul, kvarcitů a mramorů. Geologicky významné jsou horniny brunovistulika, tj. brněnského plutonu a jeho pláště v podloží moravského devonu, karbonu a z části moldanubika. V uvedených horninách se utvořila hluboká vkleslina označená jako boskovická brázda, která je vyplněna převážně karbonskými sedimenty, jako jsou slepence, pískovce, prachovce a jílovce s uhelnými sloji. V severní části kraje se nachází horniny devonu Moravského krasu (slepence, arkóзовé pískovce s významnými polohami vápenců a také břidlic). Devonské horniny přecházejí do břidlic a drob moravského kulmu. Ještě severněji zasahují do Jihomoravského kraje horniny ústecké synklinály jihovýchodního výběžku české křídové pánve. Centrální část Jihomoravského kraje tvoří horniny brunovistulika. V brněnském masivu jsou to hlubinné vyvřeliny granity až diority. Dyjský masiv tvoří žuly, granodiority až diority s odlišninami aplitů, pegmatitů a diabasů.

Popsané horniny ukončují část českého masivu, na kterou nasedají horniny karpatské předhlubně (pískovce, prachovcové jíly a jílovce), vnějšího flyše (slepence, droby, prachovce, pískovce a břidlice) a sedimenty vídeňské pánve zasahující až do Jihomoravského kraje (slepence, písky, jílovce). V neogenní výplni vídeňské pánve se nachází ložiska nafty a přírodního plynu. Kvartérní horniny reprezentují deluviální hlinitopísčité až hlinito-kamenité usazeniny, místo fluvialní až fluviodeluvialní sedimenty a spraše až sprašové hlíny. Spraše převládají v jižní a také v jihovýchodní části Jihomoravského kraje.

Nerostné suroviny

Ochrana výhradních ložisek je legislativně zajištěna stanovením chráněných ložiskových území § 17 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), v platném znění.

Jihomoravský kraj je významným producentem nerostných surovin. Celkový objem těžby nerostných surovin v kraji v roce 2021 činil 11 609,3 tis. t a meziročně tak vzrostl o 6,7 %. Jedná se především o vápence, cementářské suroviny, živcové suroviny, stavební kámen, štěrkopísky a cihlářské suroviny. V kraji rovněž leží zásoby a jediné dosud využívané ložisko lignitu v ČR.

V roce 2020 činila plocha dotčená těžbou v Jihomoravském kraji 1 975,2 ha, což odpovídá 0,3 % rozlohy kraje. Dále bylo v oblastech dotčených těžbou 238,8 ha rozpracovaných rekultivací a 790,7 ha ukončených rekultivací.

Rozsáhlá ložisková území se nachází především v jižní části Jihomoravského kraje. Jedná se o sloje lignitu v české části vídeňské pánve mezi Kyjovem, Hodonínem a Břeclaví. Zároveň se jedná i o nejrozsáhlejší plochy dobývacích prostorů lignitu, zemního plynu a ropy. Změna koridoru územní rezervy RDZ05 zasahuje do chráněných ložiskových území (CHLÚ) Břeclav III a Břeclav V pro zemní plyn a CHLU Břeclav pro lignit a vymezených ložisek lignitu Hodonín – Břeclav, zemního plynu Břeclav 1 a Břeclav 2. Též je zde vymezeno prognózní ložisko lignitu Lanžhot.

sesuvy, poddolovaná území

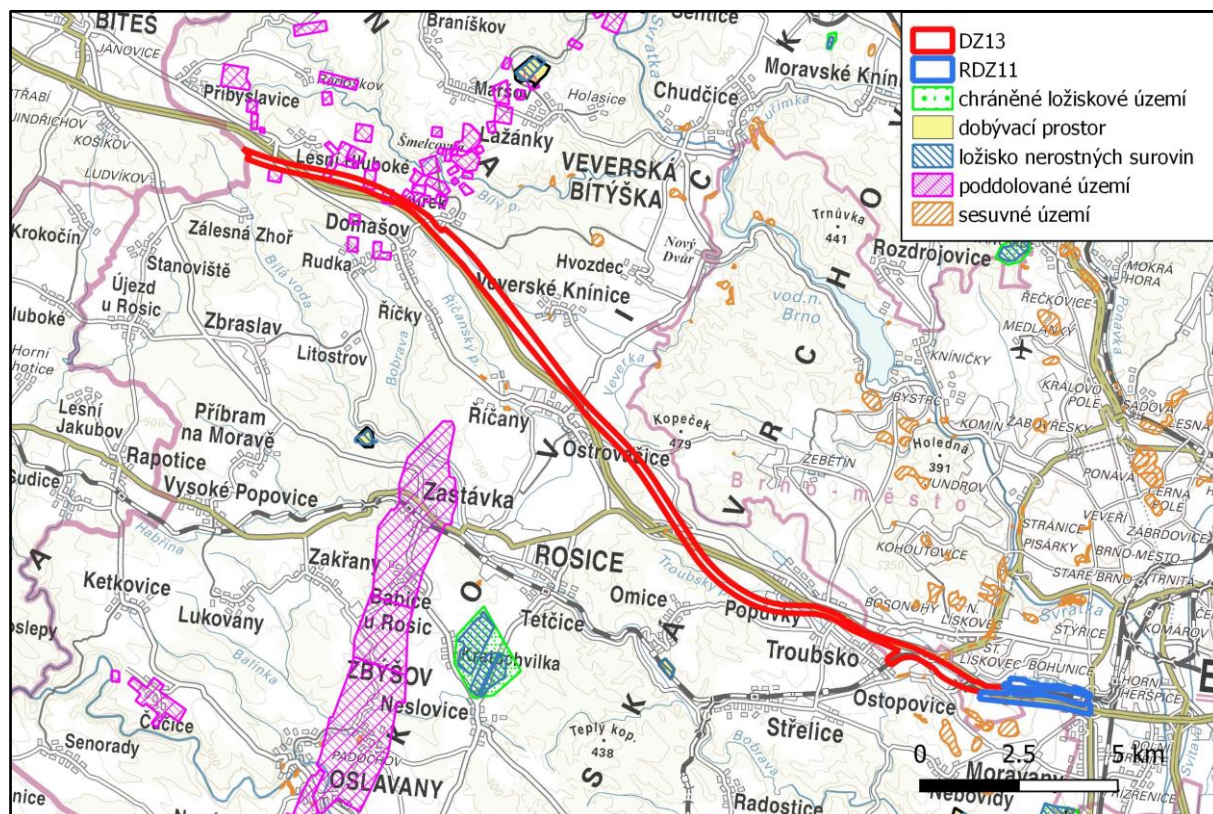
V oblasti mezi Javůrkem a hranicí kraje Vysočina je množství poddolovaných území po těžbě železných rud. Do 4 vymezených poddolovaných území navržený koridor DZ13 zasahuje. Území mezi městskou částí Bosonohy a Starý Lískovec se vyznačuje přítomností sesuvných území. Do žádného sesuvného území koridor DZ13 nezasahuje, ale v těsné blízkosti (do 100 m) se nacházejí sesuvná území ve Starém Lískovci.

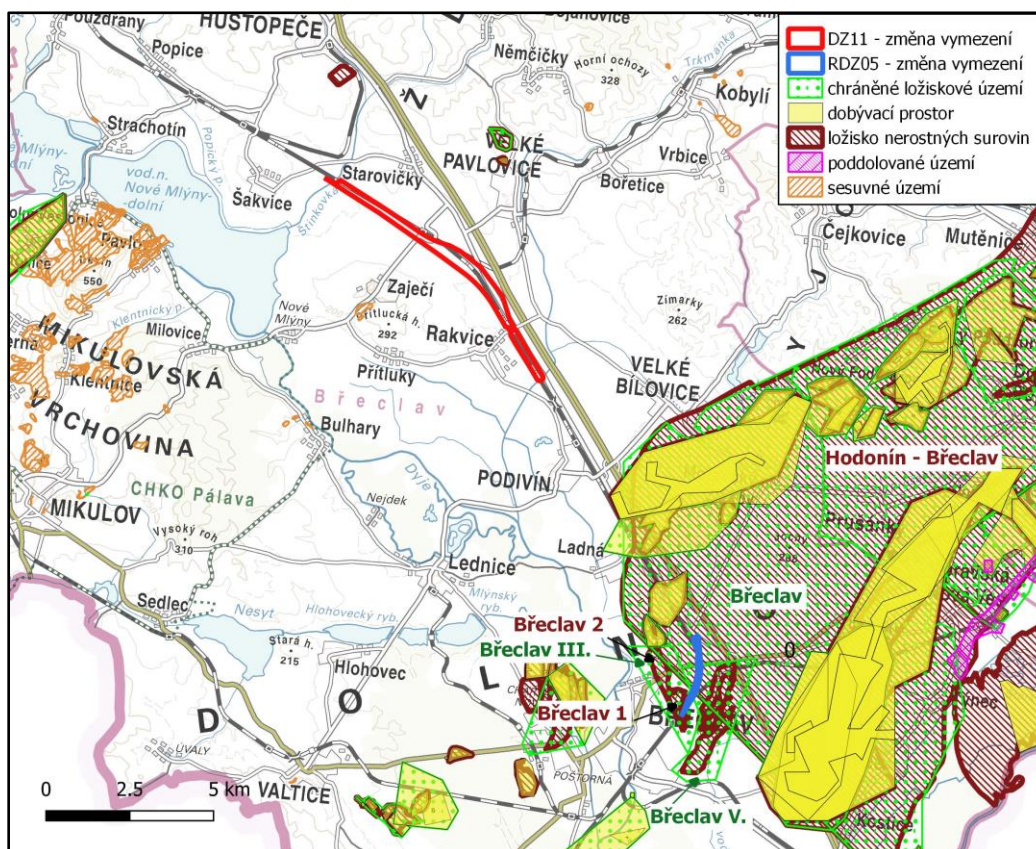
Chráněná území pro zvláštní zásah do zemské kůry

Zvláštní zásahy do zemské kůry podléhají zákonu č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon). Jedná se o podzemní zásobníky plynů nebo kapalin, místa ukládání radioaktivních a jiných odpadů v podzemí či objekty průmyslového využívání tepelné energie země.

Na území Jihomoravského kraje se nacházejí podzemní prostory sloužící jako podzemní úložiště nebo zásobníky zemního plynu. Jsou zejména v jižní části kraje v ORP Mikulov, Břeclav, Hodonín, ve východní části kraje náleží do ORP Vyškov, Bučovice a Kyjov. Na území Jihomoravského kraje je evidováno dle ÚAP 14 lokalit.

Obr. A.3.34: Ochrana horninového prostředí (zdroj dat: ÚAP, 2021)





Předpoklad dalšího vývoje bez provedení koncepce A3 ZÚR JMK

Bez uplatnění A3 ZÚR JMK nedojde k zásahům do lokalit ochrany horninového prostředí chráněných dle horního zákona č. 44/1988 Sb., ve znění pozdějších předpisů (střety záměrů s dobývacím prostorem, chráněným ložiskovým územím, ložisky nerostů). Dále nedojde k ohrožení stability jednotlivých záměrů v případech, kdy by procházely sesuvnými nebo poddolovanými územími.

A.3.7. Voda

Vymezení hydrogeologických rajonů a útvarů podzemních vod vyplývá z vyhlášky č. 5/2011 Sb., v platném znění.

Území Jihomoravského kraje náleží v rámci mezinárodní oblasti povodí Dunaje do dílčích povodí Dyje a Moravy, jehož správcem je Povodí Moravy.

Povrchové vody

Území Jihomoravského kraje spadá z cca 86 % do povodí Dyje, cca ze 14 % do povodí Moravy, jež ústí do Dunaje, a tedy do úmoří Černého moře. Hustota sítě vodních toků je cca 0,81 km/km². Nejvýznamnějším vodním tokem na území Jihomoravského kraje je řeka Dyje s levostrannými přítoky Svatkou a Jihlavou.

Koridor DZ13 spadá do povodí řeky Svatky. Zasahuje na útvary povrchových vod: Svatka od hráze nádrže Brno po tok Svitava, Bobrava od pramene po ústí do toku Svatka, Veverka od pramene po vzdutí nádrže Brno, Bílý potok od pramene po ústí do toku Svatka. Koridor zasahuje na vodní toky: Aušperský potok, Říčanský potok, Knínický potok, Cikánku, Troubský potok, Leskavu a 9 bezejmenných vodních toků.

Do měněného koridoru DZ11 zasahuje Zaječí potok a Trkmanka. Trkmanka patří mezi silně znečištěné vodní toky (V. třída jakosti).

Změna koridoru územní rezervy RDZ05 zasahuje na bezejmenný vodní tok.

Severní částí územní rezervy RDZ11 protéká řeka Leskava.

Řešené koridory nezasahují do žádné vodní nádrže.

Záplavová území

Záplavová území jsou podle § 66 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů administrativně určená území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Vymezení záplavových území pomůže předcházet a snižovat škody způsobené povodněmi.

Rozsah záplavových území je dán rozlivem stoleté velké vody Q_{100} . Stanovená záplavová území podél významných toků představují zásadní územní limit, který je nutno při umísťování aktivit v území vždy respektovat v intencích ustanovení vodního zákona.

Navržený koridor DZ13 a nová územní rezerva RDZ11 zasahují na záplavové území Q_{100} řeky Leskavy.

Změna koridoru DZ11 zasahuje na záplavové území Q_{100} toku Štinkovka a řeky Dyje.

Změna koridoru územní rezervy RDZ05 zasahuje na záplavové území Q_{100} řeky Dyje.

V zastavěných územích a zastavitelných plochách jsou podle nebezpečnosti povodňových toků vymezeny aktivní zóny záplavových území (AZZÚ). V těchto zónách se nesmí umísťovat, povolovat ani provádět stavby s výjimkou vodních děl, jimiž se upravuje vodní tok, převádějí povodňové průtoky, provádějí opatření na ochranu před povodněmi nebo která jinak souvisejí s vodním tokem nebo jimiž se zlepšují odtokové poměry, a další.

Koridor DZ13 a územní rezerva RDZ11 zasahují na aktivní zónu záplavového území řeky Leskavy.

Podzemní vody

Ochrana vod je primárně zakotvena ve vodním zákoně č. 254/2001 Sb., v platném znění, včetně jeho prováděcích vyhlášek. Vodním útvarem se podle vodního zákona míní vymezené významné soustředění povrchových nebo podzemních vod v určitém prostředí, charakterizované společnou formou výskytu a vlastnostmi hydrologického režimu. Představují základ pro to, aby každý členský stát Evropského společenství zajistil souvislý a souhrnný přehled o stavu vod v každé oblasti povodí. Za zranitelné útvary podzemních vod je možno považovat zejména ty, které se nacházejí v svrchní vrstvě. Tj. horninovém prostředí tvořeném zejména uloženinami kvartérního stáří, často fluviálního původu, které se vyznačují volnou hladinou podzemních vod a zvýšenou propustností.

Změna koridoru DZ11 se v jižní části dotýká rajonu 1652 - Kvartér soutokové oblasti Moravy a Dyje

Chráněná oblast přirozené akumulace vod

Do území Jihomoravského kraje zasahuje chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) Kvartér řeky Moravy (vymezeno NV č. 85/1984 Sb., v platném znění) a nepatrně na severních hranicích CHOPAV Východočeská křída. Jedná se o oblasti s příznivými podmínkami pro přirozené nahromadění významných zásob podzemních vod, ve kterých je zakázáno významně zmenšovat rozsah lesních pozemků, odvodňovat a provádět zemní práce, těžit radioaktivní suroviny a ukládat odpady.

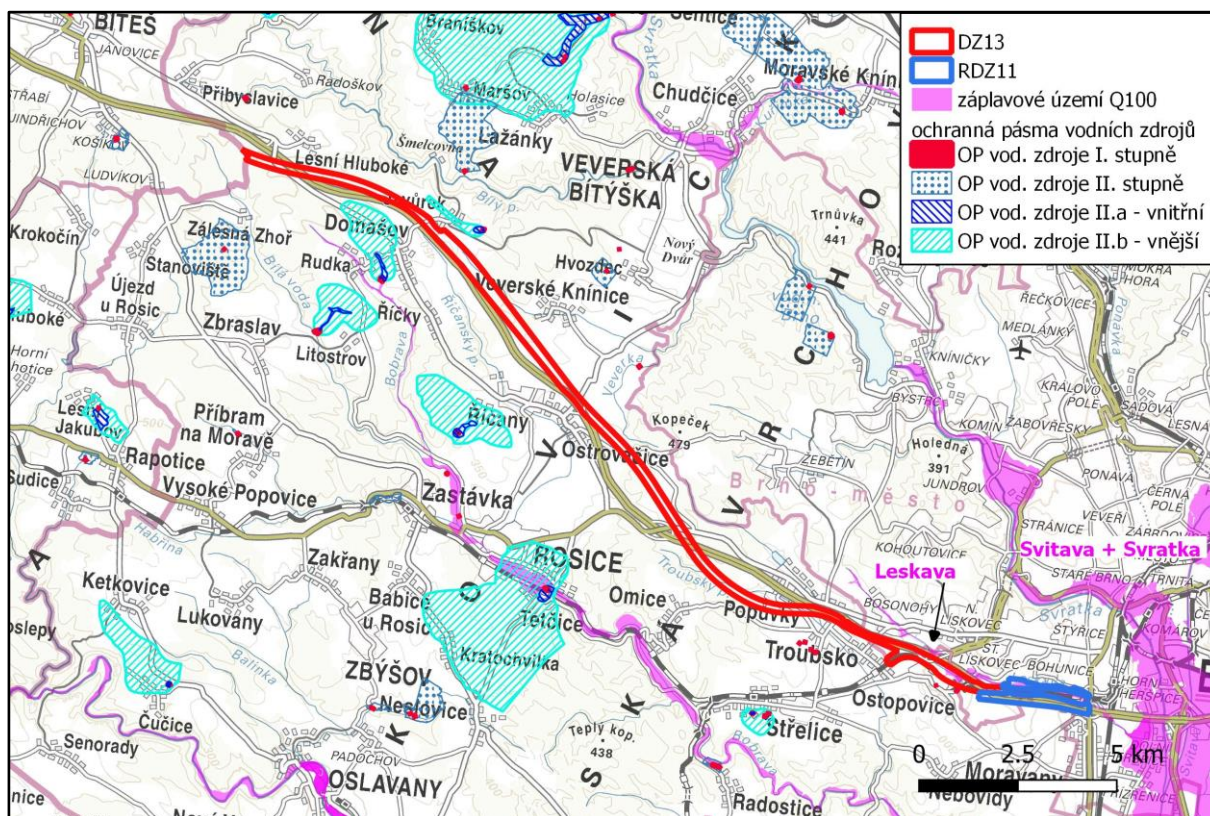
Změna koridoru územní rezervy RDZ05 zasahuje na CHOPAV Kvartér řeky Moravy.

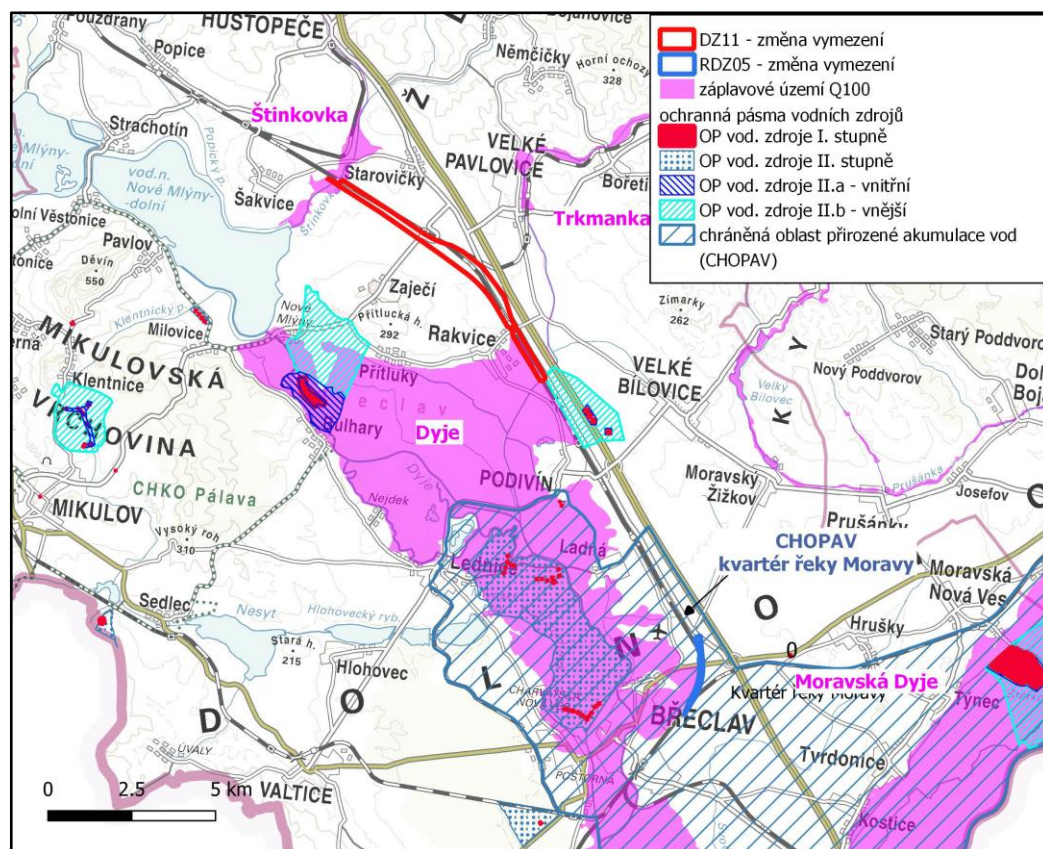
Vodní zdroje

Ochranná pásma vodních zdrojů stanovuje vodoprávní úřad jako veřejný zájem k ochraně vydatnosti a jakosti zdrojů vod podzemních (též povrchových), využívaných pro zásobování pitnou vodou. Dnes se dělí na ochranná pásma I. a II. stupně. Nicméně nadále zůstávají v platnosti ochranná pásma stanovená staršími předpisy, tj. ochranná pásma II.a, II.b, III. stupně. Obdobně jsou vymezena pásma ochrany I. a II. stupně pro přírodní léčivé a minerální zdroje.

Změna koridoru DZ11 zasahuje na ochranné pásmo vodního zdroje 2b Velké Bílovice, vrty, studna.

Obr. A.3.35: CHOPAV, ochranná pásma vodních zdrojů a záplavová území (zdroj dat: HEIS, 2023)





Zranitelné oblasti

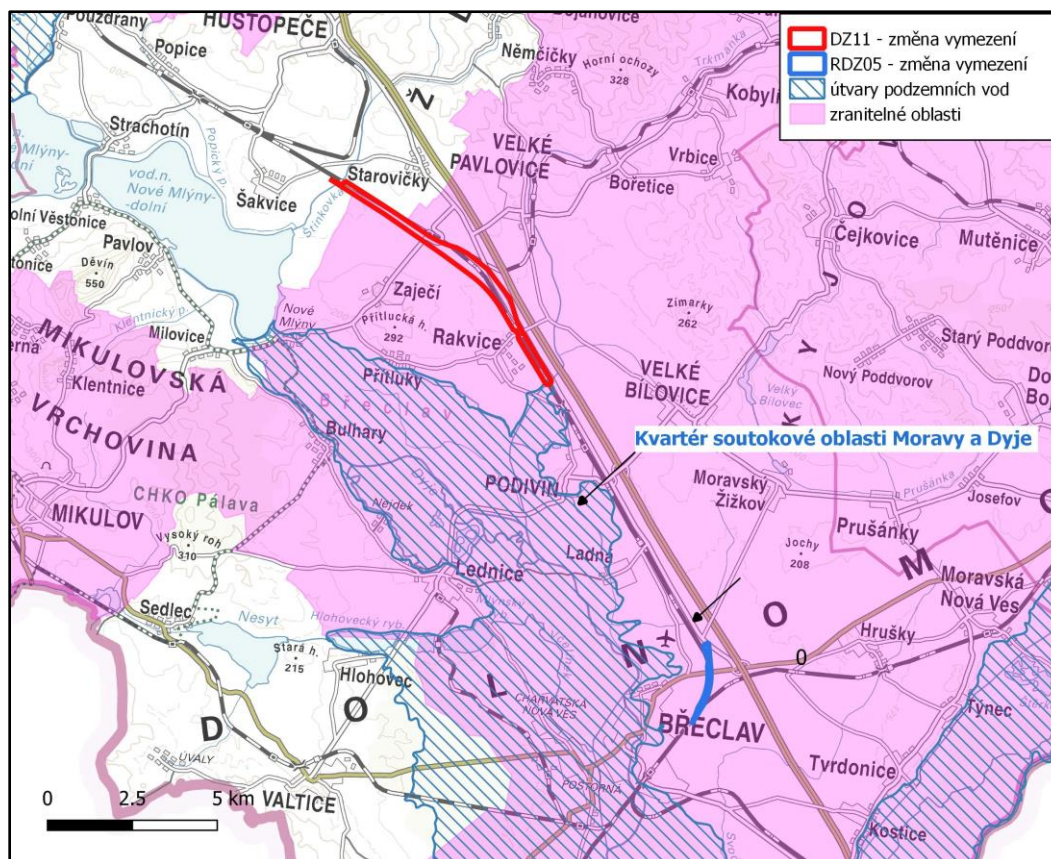
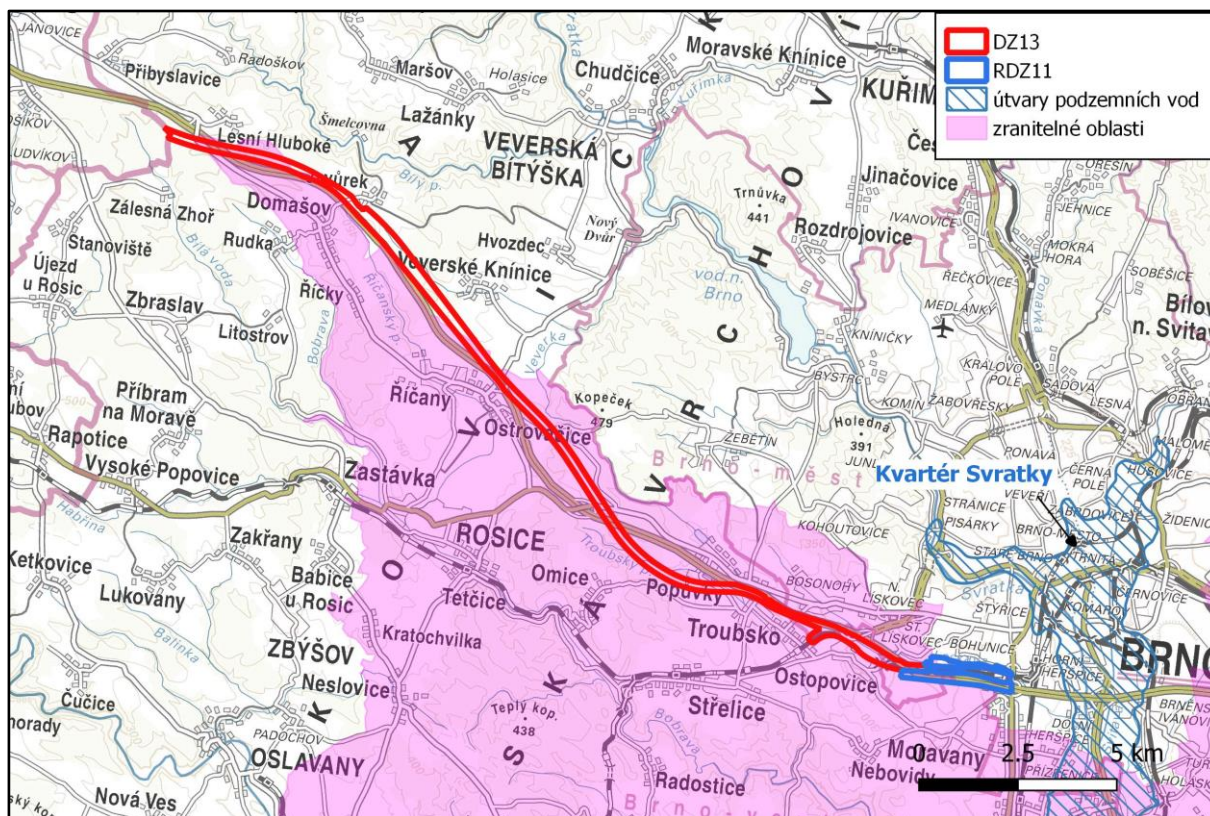
Vymezení zranitelných oblastí je stanoveno nařízením vlády č. 262/2012 Sb., v platném znění. Jedná se o oblasti, v nichž zejména zvýšenými koncentracemi dusičnanů může dojít k zhoršení kvality vod. Tyto oblasti jsou vymezeny na značné části kraje, především na území ORP Znojmo, Moravský Krumlov, Pohořelice, Mikulov, Břeclav, Hodonín, Hustopeče, Židlochovice, Šlapanice, Blansko, Slavkov u Brna, Kyjov, Boskovice, Ivančice a Veselí nad Moravou.

Všechny řešené koridory prochází zranitelnou oblastí.

Citlivé oblasti

Dle zákona č. 254/2001 Sb. o vodách, v aktuálním znění patří mezi citlivé oblasti vodní útvary povrchových vod, kde je nebo v blízké budoucnosti dojde k nežádoucímu stavu jakosti vod nebo které jsou nebo budou využívány jako zdroje pitné vody a koncentrace dusičnanů přesahuje 50 mg/l nebo kde je nutný vyšší stupeň čištění odpadních vod. Všechny útvary povrchových vod na území České republiky se Nařízením vlády č. 401/2015 Sb. vymezují jako citlivé oblasti.

Obr. A.3.36: Útvary podzemních vod a zranitelné oblasti (zdroj dat: ÚAP, 2021)



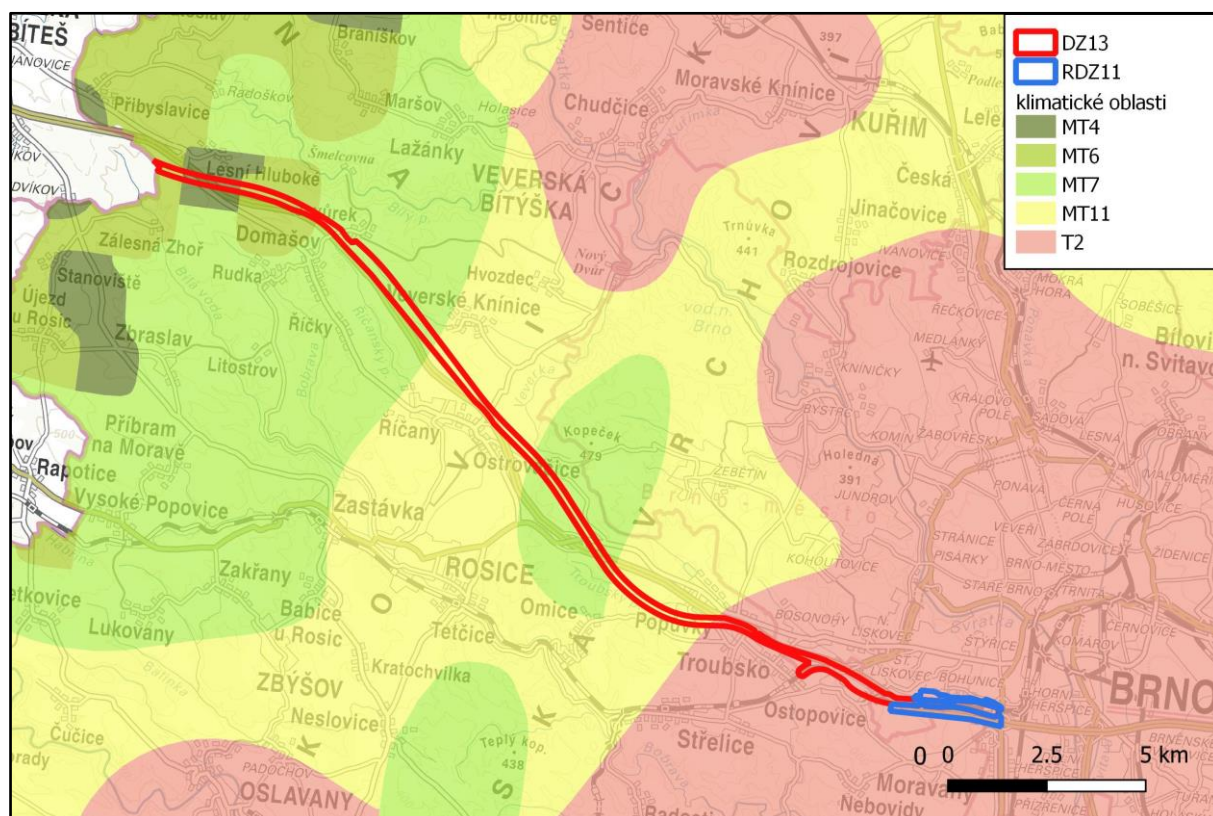
Předpoklad dalšího vývoje bez provedení koncepce A3 ZÚR JMK

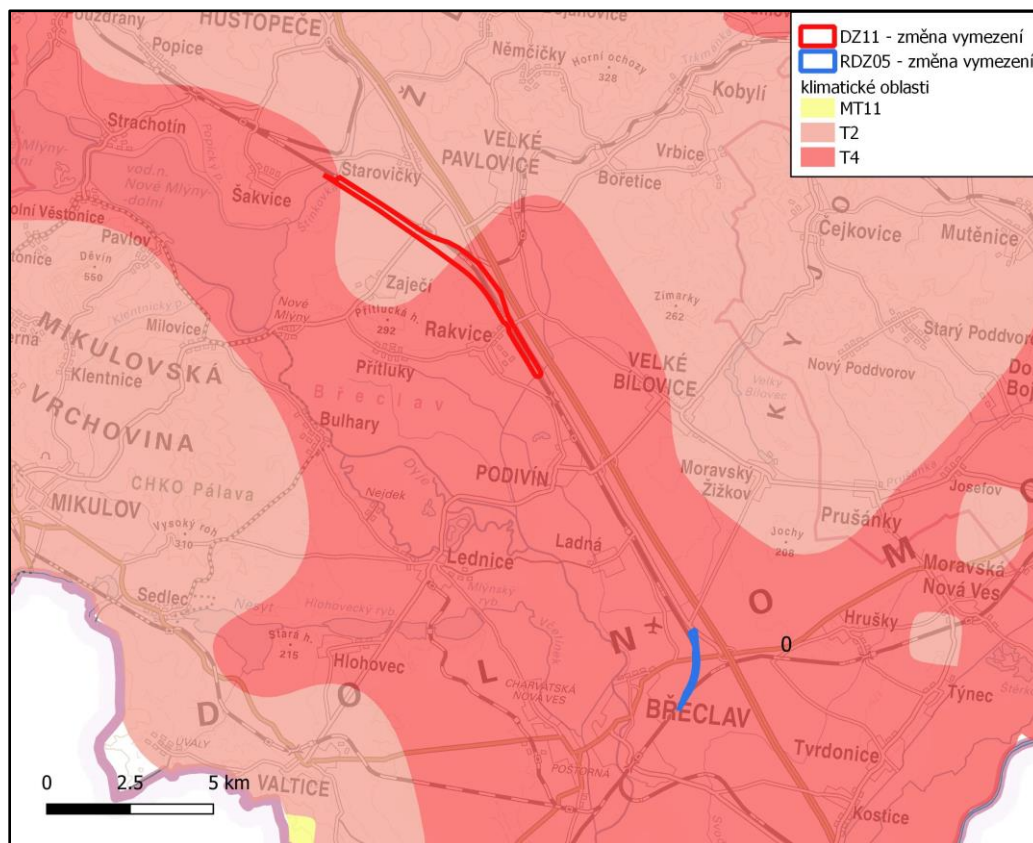
Realizací záměrů obsažených v návrhu A3 ZÚR JMK dojde ke zvýšení rozsahu zpevněných ploch na území Jihomoravského kraje, ze kterých je urychlován a soustřeďován odtok povrchové vody (v důsledku omezení přirozené infiltrace atmosférických srážek). Realizací záměrů VRT může v důsledku zemních prací, změn reliéfu dojít k ovlivnění hladiny podzemních vod. Umístěním VRT může dojít k ovlivnění rozsahu záplavového území. Bez uplatnění A3 ZÚR JMK k těmto vlivům nedojde.

A.3.8. Klima

Podle klimatologické regionalizace Quitta (Quitt 1971) spadá řešené území do mírně teplých oblastí MT4, MT6, MT7 a MT11, dále do teplých oblastí T2 a T4.

Obr. A.3.37: Klimatické oblasti dle Quitta (1971) (zdroj dat: ÚAP, 2021)





Tab. A.3.16: Klimatické charakteristiky oblastí JMK dle Quitta (1971)

charakteristika	T2	T4	MT4	MT6	MT7	MT11
Počet letních dnů	50-60	60-70	20-30	30-40	30-40	40-50
Počet dnů s teplotou 10 °C a více	160-170	170-180	140-160	140-160	140-160	140-160
Počet mrazových dnů	100-110	100-110	110-130	140-160	110-130	110-130
Počet ledových dnů	30-40	30-40	40-50	40-50	40-50	30-40
Průměrná teplota v lednu (°C)	-2 až -3	-2 až -3	-2 až -3	-5 až -6	-2 až -3	-2 až -3
Průměrná teplota v červenci (°C)	18-19	19-20	16-17	16-17	16-17	17-18
Průměrná teplota v dubnu (°C)	8-9	9-10	6-7	6-7	6-7	7-8
Průměrná teplota v říjnu (°C)	7-9	9-10	6-7	6-7	7-8	7-8
Počet dnů se srážkami 1 mm a více	90-100	80-90	110-120	100-120	100-120	90-100
Srážkový úhrn ve vegetačním období (mm)	350-400	300-350	350-450	450-500	400-450	350-400
Srážkový úhrn v zimním období (mm)	200-300	200-300	250-300	250-300	250-300	200-250
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40-50	40-50	60-80	80-100	60-80	50-60
Počet dnů zamračených	120-140	110-120	150-160	120-150	120-150	120-150
Počet dnů jasných	40-50	50-60	40-50	40-50	40-50	40-50

T2

Jaro je poměrně krátké, teplé až mírně teplé, léto je teplé dlouhé a suché, podzim je poměrně krátký, teplý až mírně teplý, zima je krátká, suchá až velmi suchá.

T4

Jaro je velmi krátké a teplé, léto je velmi dlouhé, velmi suché a velmi teplé, podzim je velmi krátký a teplý, zima je velmi krátká, teplá, suchá až velmi suchá.

MT4

Jaro je mírné a krátké, léto je mírné, krátké, suché až mírně suché, podzim je mírný a krátký, zima je mírně teplá a suchá.

MT6

Léto je normálně dlouhé až dlouhé, mírné a mírně vlhké. Přechodné období je normální až dlouhé s mírným až mírně teplým jarem a mírným podzimem. Zima je normálně dlouhá, chladná, suchá až mírně suchá s normálním trváním sněhové pokrývky.

MT7

Jaro je krátké a mírné, léto je mírné, mírně suché a normálně dlouhé, podzim je krátký a mírně teplý, zima je mírně chladná, suchá až mírně suchá a normálně dlouhá.

MT11

Jaro je mírně teplé a krátké, léto je dlouhé, teplé a suché, podzim je mírně teplý a krátký, zima je mírně teplá, velmi suchá a krátká s krátkým trváním sněhové pokrývky.

Předpoklad dalšího vývoje bez provedení koncepce A3 ZÚR JMK

Případná realizace záměrů A3 ZÚR JMK nemá vliv na změny ve vývoji klimatických charakteristik. Základní trendy změny klimatu zůstanou zachovány bez ohledu na uplatnění A3 ZÚR JMK.

Výzkumem projevů a dopadů změny klimatu v podmínkách ČR se doposud nejpodrobněji věnovaly projekty „Zpřesnění dosavadních odhadů dopadů klimatické změny v sektorech vodního hospodářství, zemědělství a lesnictví a návrhy adaptačních opatření“ (Pretel a kol. 2011) a „Komplexní studie dopadů, zranitelnosti a zdrojů rizik souvisejících se změnou klimatu v ČR“ (Birklen a kol. 2015). Vývoj klimatu a jeho změny byly zhodnoceny především na základě dvou hlavních indikátorů, a to teploty vzduchu a srážkových úhrnů. Projekt se dále věnoval aktualizaci regionálních scénářů vývoje klimatu na území ČR pro období v časových horizontech 2010 – 2039, 2040 – 2069 a 2070 – 2099. V letech 2015 a 2016 probíhal projekt „CzechAdapt – Systém pro výměnu informací o dopadech změny klimatu, zranitelnosti a adaptačních opatřeních na území ČR“ (CzechAdapt 2019). Jeho výstupem je mimo jiné mapa dopadů změn klimatu na stránkách www.klimatickazmena.cz. Dle výstupů projektů lze říci, že se předpokládají následující změny ve vývoji klimatu:

Vývoj teplot vzduchu

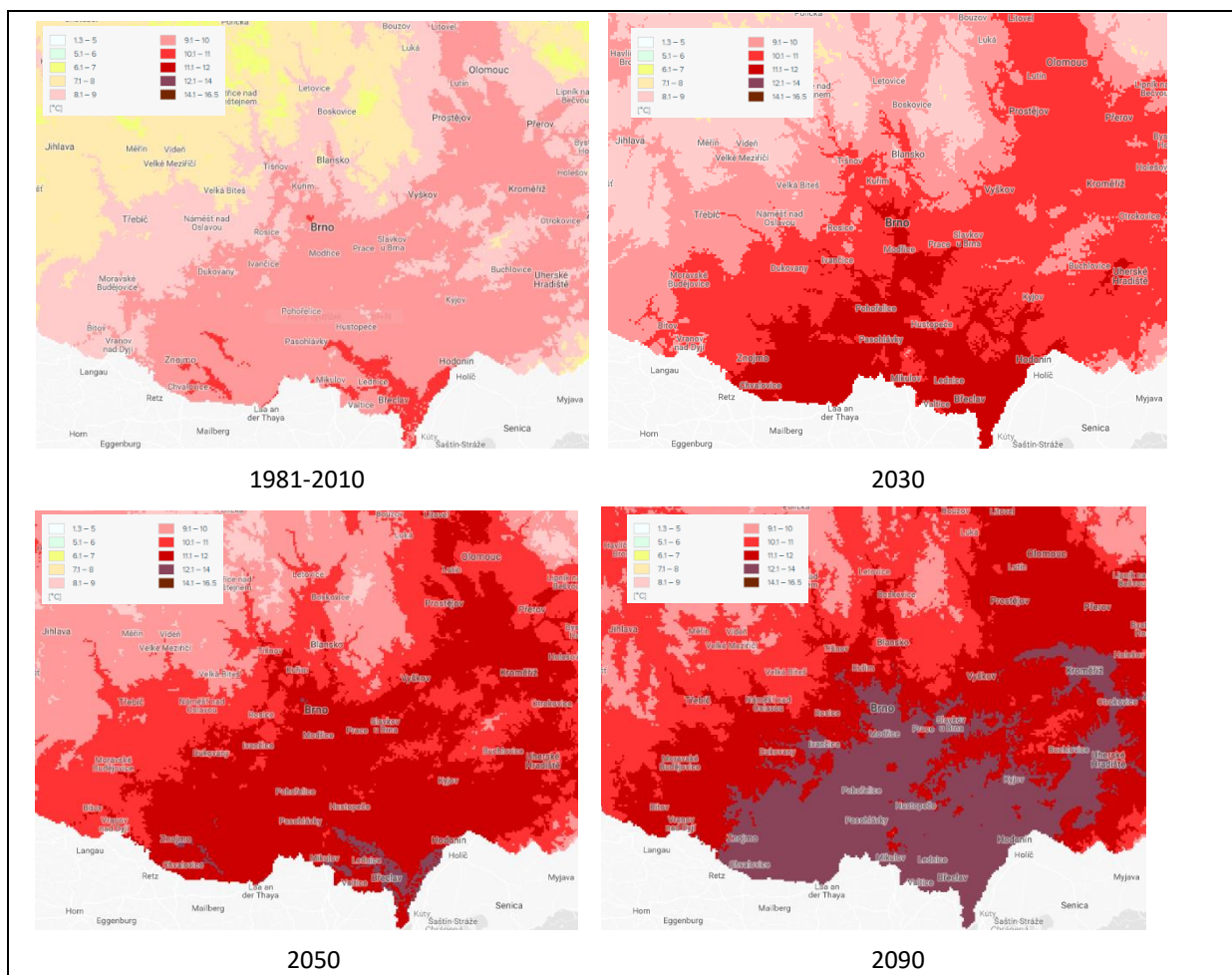
Z hlediska vývoje teploty vzduchu lze podle předpovědních scénářů očekávat postupný nárůst průměrné teploty vzduchu, a to ve všech sledovaných obdobích.

Dle výsledků studie lze v Jihomoravském kraji očekávat nárůst průměrné teploty vzduchu v prvním období (2010 – 2039) průměrně o 1 °C, s tím, že nejmenší nárůst bude na podzim, v druhém období (2040 – 2069) bude nárůst cca okolo 2,5- 3 °C na jaře a v létě a o něco méně okolo 1,8 – 2,1 °C na podzim a v zimě. V posledním předpovědním období (2070 – 2099) lze očekávat na jaře a v létě nárůst

teploty o 3,6 – 3,9 °C a na podzim a v zimě o 2,7 – 3 °C. Všechny nárůsty jsou predikovány v porovnání s referenčním obdobím 1961 – 1990.

Na základě výsledků projektu CzechAdapt lze předpokládat nárůst tropických dnů o 15 – 20 do roku 2030, o 19 – 30 do roku 2050 a o 19 – 40 do roku 2090. Naopak pokles ledových dnů se předpokládá o 15 – 20 ve všech sledovaných obdobích s postupným nárůstem plochy kraje. Doba trvání horkých vln se prodlouží z cca 6 – 20 dnů v současném období až na 31 – 70 dnů v roce 2090. Z hlediska prostorového rozložení v rámci kraje lze očekávat největší extrémy v oblasti obou úvalů, dále pak nížin a naopak nejmenší změny teplot lze očekávat v severní části kraje, zejména pak v oblasti Moravského krasu. Následující obrázek zobrazuje průměrnou roční teplotu vzduchu v Jihomoravském kraji, kde je pravděpodobné budoucí klima znázorněno pomocí klimatických modelů pro střední emisní scénář budoucího vývoje produkce skleníkových plynů.

Obr. A.3.38: Predikovaná průměrná roční teplota vzduchu ve třech předpovědních obdobích dle CzechAdapt (zdroj dat: CzechAdapt 2019)



Vývoj srážek

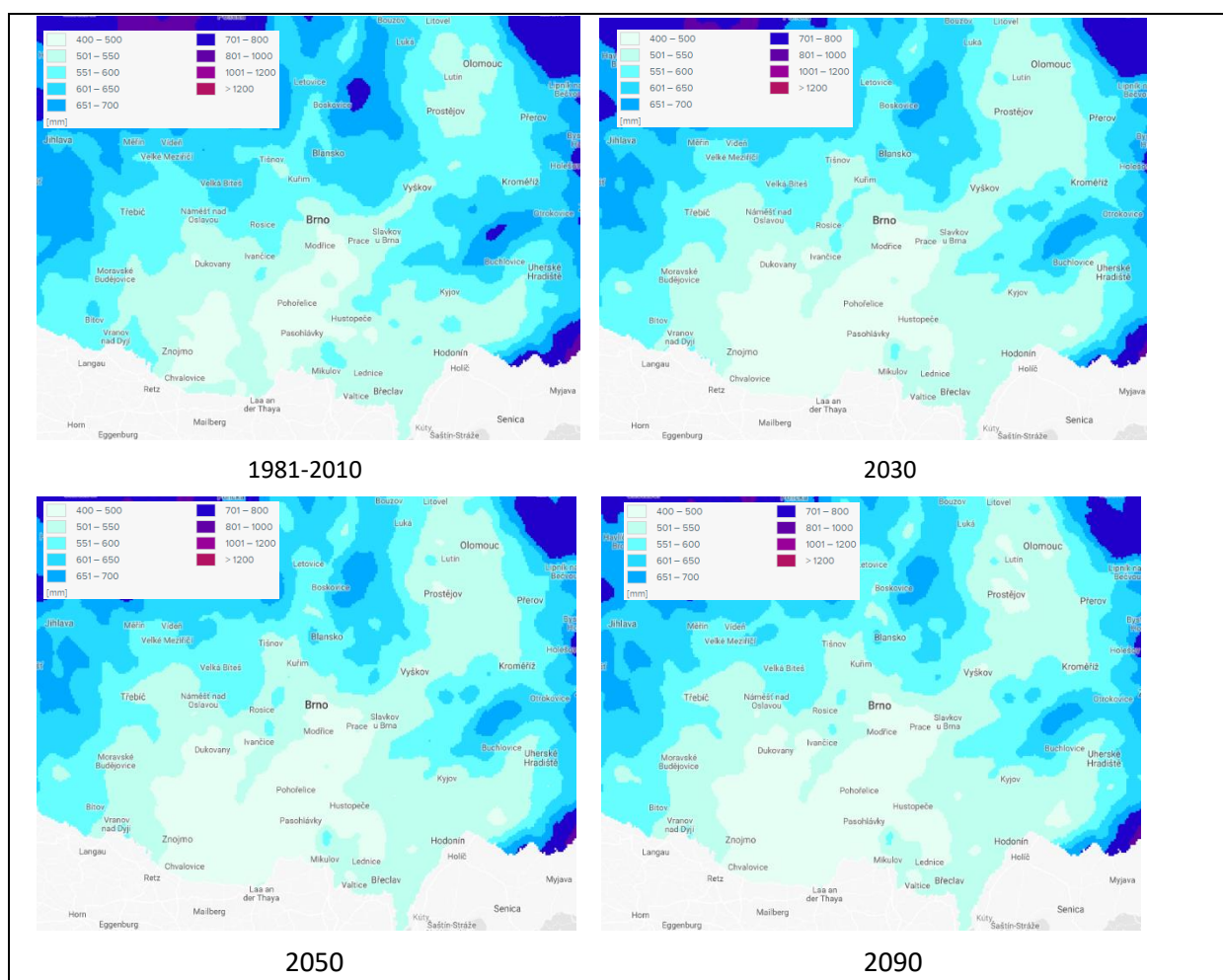
Z hlediska vývoje úhrnů srážek není předpovídaný trend tak jednoznačný jako v případě teploty vzduchu. Množství srážek bude pravděpodobně v průběhu jednotlivých let kolísat a ke konci předpovědního období se předpokládá mírný pokles.

Celkové množství průměrných srážkových úhrnů za rok se v Jihomoravském kraji z dlouhodobého hlediska příliš nezmění. Změny však nastanou v distribuci srážek v rámci roku. Z hlediska srážek lze

v zájmové lokalitě dle výsledků studie očekávat v prvním období (2010 – 2039) na jaře a v létě pokles srážek do 10 % oproti referenčnímu období (1961 – 1990) na podzim pokles až o 30 % a v zimě nárůst srážek až o 30 % (zejména na jihovýchodě kraje). V druhém období (2040 – 2069) scénáře predikují na jaře, v létě a v zimě pokles srážek o 5 – 10 %, na podzim pak nárůst srážek o 10 až 30 % ve srovnání s referenčním obdobím. V posledním předpovědním období (2070 – 2099) lze na jaře očekávat nárůst srážek o 10 %, v létě pokles srážek o 20 %, na podzim nárůst srážek o 20 % a v zimním období pokles srážek o 10 % ve srovnání s referenčním obdobím.

Dle projektu CzechAdapt lze očekávat zvětšování plochy kraje s nižším úhrnem srážek v letním období. Pravděpodobnost výskytu extrémního sucha se bude zvětšovat a výrazně poroste zejména v Dolnomoravském úvalu. Následující obrázek zobrazuje průměrnou roční sumu srážek v Jihomoravském kraji, kde je pravděpodobné budoucí klima znázorněno pomocí klimatických modelů pro střední emisní scénář budoucího vývoje produkce skleníkových plynů.

Obr. A.3.39: Predikovaný průměrný roční úhrn srážek ve třech předpovědních obdobích dle CzechAdapt (zdroj dat: CzechAdapt 2019)



A.3.9. Hmotné statky

Za hmotné statky jsou považována zastavěná území obcí vymezená v jejich územních plánech (§ 58 stavebního zákona). Tj. území (plochy), která byla a nadále jsou urbanizována, jsou tvořena souborem

staveb různých funkcí (obytného, výrobního a skladovacího, občanského vybavení, dopravní a technické infrastruktury apod.).

Navržené koridory zasahují na zastavěná území obcí. V koridoru DZ13 6,5 % zabírají zastavěná území, ve změně koridoru DZ11 0,7 %.

V navržené územní rezervě RDZ11 zastavěná území tvoří 58 % rozlohy.

Předpoklady dalšího vývoje bez provedení koncepce A3 ZÚR JMK

Neprovedením koncepce A3 ZÚR JMK bude zachován stávající stav území. Lze předpokládat postupující tlak na zastavění území v blízkosti sídel.

A.3.10. Kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického

Kulturně, historicky, urbanisticky a architektonicky cenná historická jádra měst a vesnic, krajinné celky, archeologická naleziště a kulturní památky jsou legislativně chráněna zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů a také na základě Úmluvy o ochraně architektonického dědictví Evropy. Prohlášením památkově chráněná území, kulturní památku, národní kulturní památku a prohlášením jejich ochranných pásem a stanovením základních podmínek ochrany se zajišťuje péče o jejich kulturní, historické, urbanistické, architektonické, umělecké a estetické hodnoty.

Jihomoravský kraj je bohatý na kulturní dědictví. Jsou zde vyhlášeny 2 památky světového kulturního dědictví UNESCO (Lednicko – Valtický areál, vila Tugendhat), 33 národních kulturních památek (NKP), 3 městské památkové rezervace (MPR), 3 vesnické památkové rezervace (VPR), 1 ostatní památková rezervace, 12 městských památkových zón (MPZ), 9 vesnických památkových zón (VPZ) a 3 krajinné památkové zóny (KPZ).

Mimořádný historický význam mají národní kulturní památky – Slovanské hradiště v Mikulčicích, které se připravuje k podání žádosti o zařazení do seznamu UNESCO a Archeologické naleziště v Dolních Věstonicích.

Koridory řešené A3 ZÚR JMK nezasahují do žádného památkově chráněného objektu, památkové rezervace nebo zóny.

Území se z hlediska archeologických nálezů (ÚAN) dělí do čtyř kategorií:

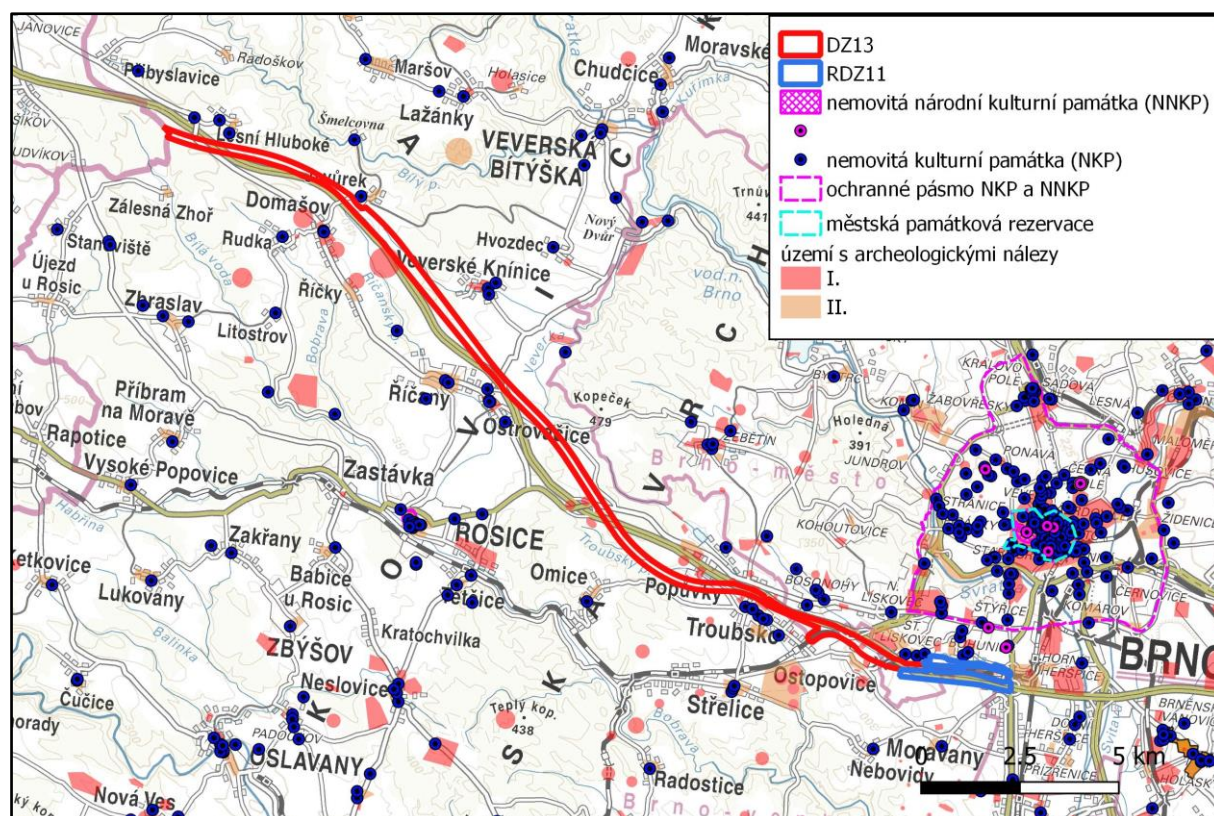
- ÚAN I - území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů
- ÚAN II - území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů je 51-100%.
- ÚAN III - území, na němž dosud nebyl rozpoznán a pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů a prozatím tomu nenasvědčují žádné indicie, ale předmětné území mohlo být osídleno či jinak využito člověkem, a proto existuje 50 % pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů. Jde o veškeré ostatní území státu mimo ÚAN I, II a IV.
- ÚAN IV - území, na němž není reálná pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů (jde o veškerá vytěžená území, kde byly odtěženy vrstvy a uloženiny čtvrtohorního stáří).

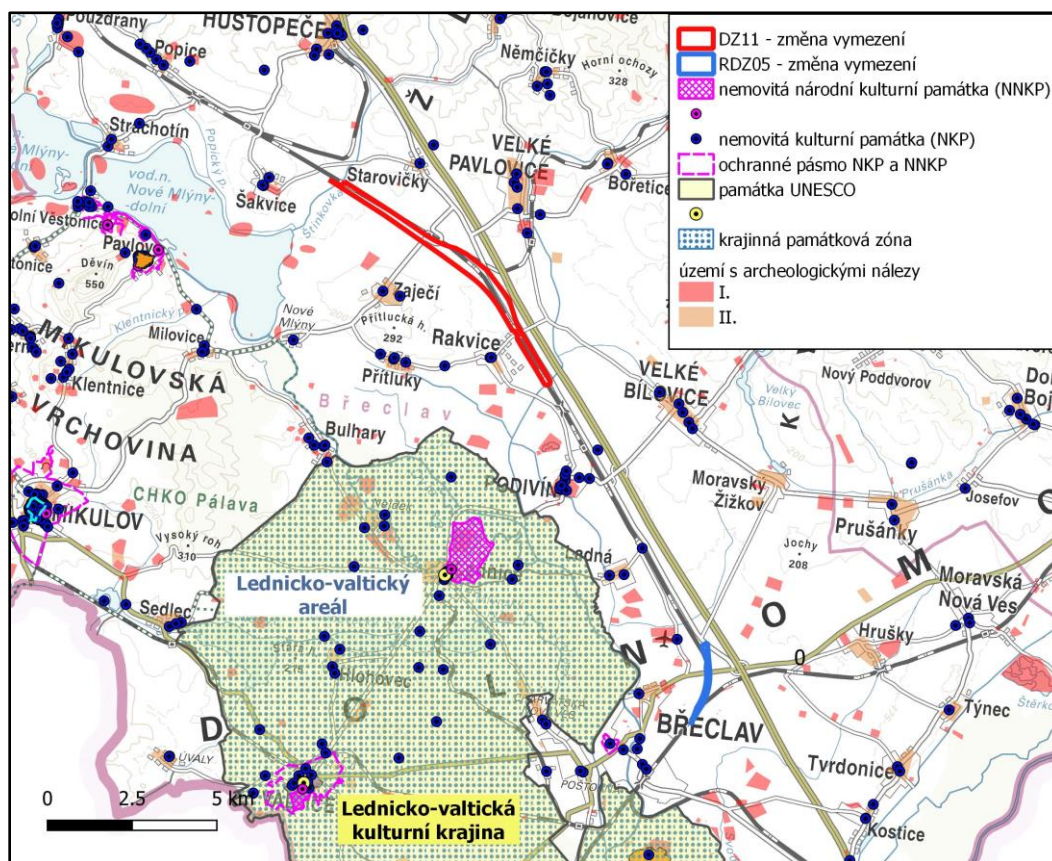
U území s archeologickými nálezy (ÚAN) je pozornost věnována ÚAN I. a II. kategorie. Na území ÚAN I. a II. kategorie zasahuje navržený koridor DZ13 a územní rezerva RDZ11. Přehled dotčených ÚAN I. a II. kategorie je uveden v následující tabulce:

Tab. A.3.17: Seznam dotčených ÚAN

A3 ZÚR JMK	Kategorie ÚAN	Označení SAS	Název
DZ13	I.	24-32-16/3	Za dvorem
	I.	24-34-03/9	Horní Louky
	I.	24-34-03/8	Nad farou
	I.	24-34-04/5	U mlýnka
	I.	24-34-09/20	Podsedky
	II.	-	bez jména
	II.	-	bez jména
RDZ11	I.	24-34-09/20	Podsedky
	II.	-	bez jména

Obr. A.3.40: Památková ochrana (zdroj dat: ÚAP, 2021)





Předpoklady dalšího vývoje bez provedení koncepce ZÚR JMK

V případě neprovedení koncepce A3 ZÚR JMK bude ochrana kulturních a historických památek nadále uplatňována příslušnými orgány státní správy dle platné legislativy. V případě neprovedení koncepce nedojde ke vzniku některých územních střetů vyvolaných navrhovaným záměrem VRT s územími v zájmu památkové péče. Jedná se především o území s archeologickými nálezy – ÚAN I. nebo II. kategorie. Realizace jednotlivých záměrů může být z hlediska zásahu do území s archeologickými nálezy pozitivní i negativní zároveň. Realizace záměrů může vést k novým objevům a zjištěním o historii území (při nerealizaci záměrů by průzkum neproběhl), na druhou stranu však může dojít k vyjmutí případných nálezů ze země nebo jejich překrytí novou stavbou (nerealizací záměru by byla lokalita zachována).

A.3.11. Krajina

Charakter krajiny Jihomoravského kraje je rozmanitý a v různých částech území velmi odlišný. Základní vlastnosti krajiny, projevující se v prostorové struktuře a v krajinné scéně neboli rázu krajiny, jsou dány jak výraznou různorodostí přírodních podmínek, tak vývojem osídlení, kultivace a hospodářského využití krajiny. Oproti ostatním krajům ČR (s výjimkou Moravskoslezského kraje), které leží v jednom geomorfologickém subsystému, jsou zde přítomny segmenty krajiny patřící rozdílným geomorfologickým subsystémům (Hercynská pohoří, Karpaty, Panonská pánev) a z hlediska bioty rozdílným biogeografickým podprovinciím (Hercynské, Karpatské a Panonské). Základní prostorové členění je dokresleno výrazně vějířovým uspořádáním vodních toků – Svitavy, Svratky, Jihlavy a Dyje svádějících vodu z Brněnské a Českomoravské vrchoviny v západní části kraje a mohutné povodí Moravy ve východní části kraje.

Koridor DZ13 je veden od hranice kraje s krajem Vysočina výrazně zvlněnou až členitou zemědělsko-lesní krajinou, která postupně přechází v mírně zvlněnou až plochou zemědělskou krajinu. Koridor je ukončen v brněnské aglomeraci, která je charakterizována plochou až mírně zvlněnou městskou a příměstskou krajinou. V brněnské aglomeraci je také umístěna územní rezerva RDZ11.

Koridor DZ11 prochází jižní částí Jihomoravského kraje, kde převažuje plochá až mírně zvlněná zemědělská krajina.

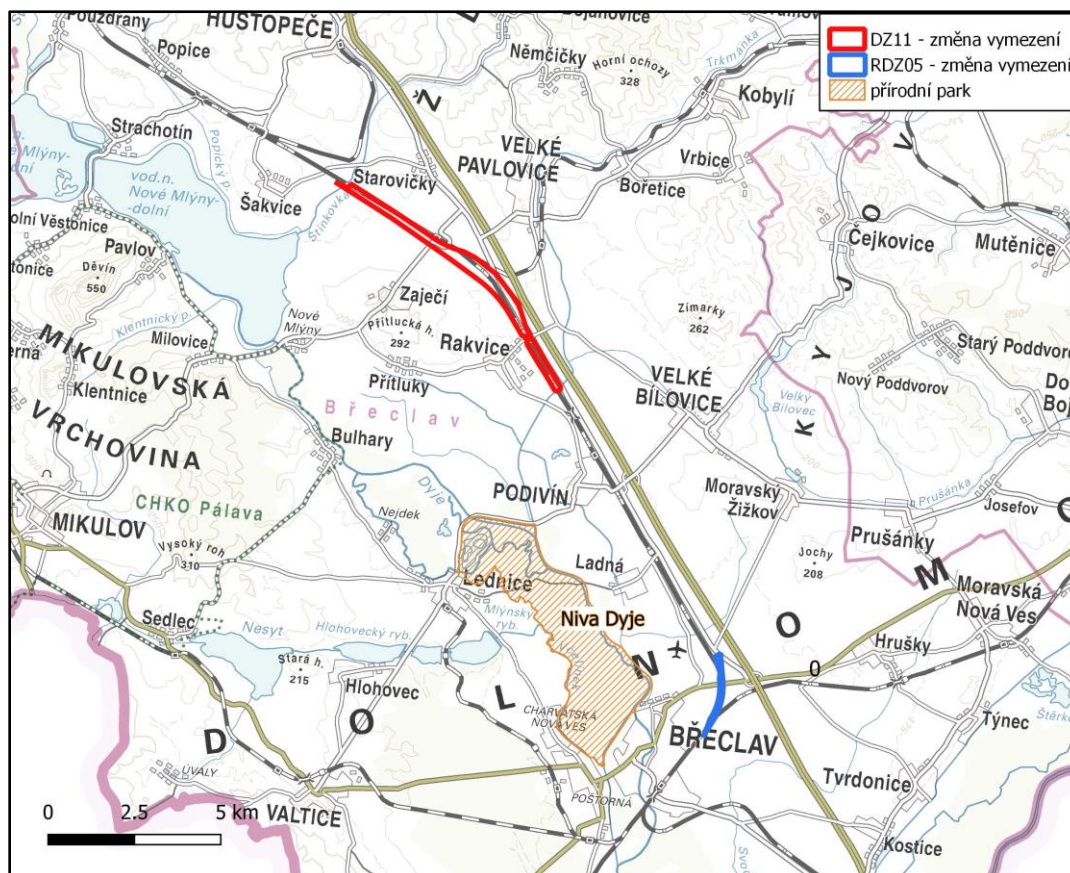
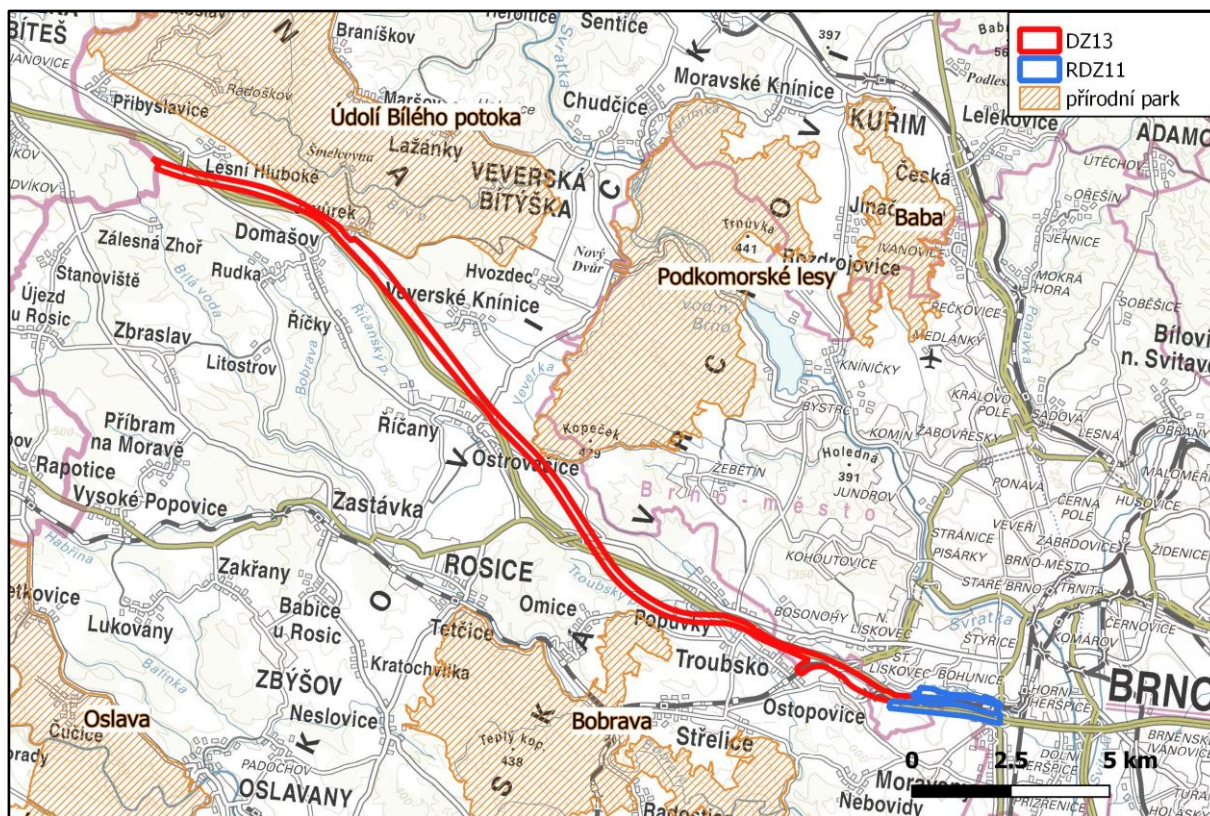
Stejně tak změna koridoru územní rezervy RDZ05 je umístěna do ploché zemědělské krajiny, která u Břeclavi přechází v krajinu příměstskou.

Přírodní parky

Zákon ČNR č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny zavádí pojem „krajinný ráz“. Krajinný ráz je v § 12 zákona ČNR č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny definován jako přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti. Krajinný ráz má svoje charakteristiky přírodní a kulturní a historické. Je chráněn před činnostmi snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Ochrana krajinného rázu zajišťuje komplexní ochranu krajiny, především ochranu přírodních a estetických hodnot, významných krajinných prvků (VKP) a zvláště chráněných území (ZCHÚ), kulturních dominant, harmonického měřítká a vztahů v krajině. K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami může příslušný orgán ochrany přírody a krajiny zřídit přírodní park (PPk).

Koridor DZ13 zasahuje do okrajové části PPk Údolí Bílého potoka, který představuje cca 15 km dlouhé středně zvlněné, ale značně lesnaté území, místy se skalními údolími. U Ostrovačic se přibližuje na cca 130 m PPk Podkomorské lesy, u Popůvek na cca 300 m k PPk Bobrava. PPk Podkomorské lesy se vyznačuje převážně zalesněnou krajinou s přirozenými lesními porosty. PPk Bobrava zahrnuje údolí meandrující říčky Bobravy i okolní mokřady, louky a rozlehlé lesní porosty, kde se místy dochovaly i zbytky původních bukových a habrových lesů.

Obr. A.3.41: Přírodní parky (zdroj dat: ÚAP, 2021)



Předpoklad dalšího vývoje bez provedení koncepce A3 ZÚR JMK

S provedením koncepce A3 ZÚR JMK jsou spojeny potenciálně negativní vlivy na krajinu a krajinný ráz. V případě nerealizace VRT budou krajinné, kulturně historické a vizuální hodnoty krajiny ovlivněny plánovanými záměry v již schválených ÚPD. Ochrana krajinných hodnot je na úrovni ZÚR zajišťována prostřednictvím stanovených cílových charakteristik krajiny a vymezení územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení. A3 ZÚR JMK cílové charakteristiky ani vymezení územních podmínek nemění.

A.4. Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje významně ovlivněny

Pro identifikaci charakteristik životního prostředí, které by mohly být uplatněním A3 ZÚR JMK významně ovlivněny, byla využita složková a prostorová analýza.

Složková analýza

Předkládaná A3 ZÚR JMK obsahuje záměry, které mohou ovlivnit jednotlivé složky životního prostředí v řešeném území. Stav jednotlivých složek životního prostředí v kraji je popsán v předcházející kapitole 3 *Informace o současném stavu životního prostředí v dotčeném území a jeho pravděpodobný vývoj bez provedení koncepce*.

Provedením koncepce v řešeném území mohou být zasaženy následující složky životního prostředí. U každé složky je stanovena významnost pravděpodobného zásahu.

Tab. A.4.1: Identifikace složek životního prostředí, které mohou být uplatněním A3 ZÚR JMK významně ovlivněny

Ovzduší, klima	Obyvatelstvo, lidské zdraví	Vody	Půdy	Horninové prostředí	Biologická rozmanitost	Hmotné statky	Kulturní a historické památky	Krajina
X	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX

Vysvětlivky:

XX – vliv je pravděpodobný

X – vliv nelze vyloučit

0 – k významnému ovlivnění nedojde, nebo je málo pravděpodobné

Možnost významného zasažení byla identifikována u všech složek životního prostředí. Přehled dotčených jevů a limitů životního prostředí je uveden v příloze č. 2 u každého hodnoceného koridoru.

A.4.1. Ovzduší a klima

Při hodnocení vlivů na ovzduší byla zohledněna přítomnost území s překračováním imisního limitu. Stávající úroveň znečištění ovzduší v zájmovém území lze zjistit z hodnot klouzavého průměru koncentrací znečišťujících látek (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, benzen, benzo(a)pyren, SO₂, arsen, kadmium, nikl, olovo) za předchozích 5 kalendářních let, které zveřejňuje Ministerstvo životního prostředí

prostřednictvím ČHMÚ. Z těchto údajů vyplývá, že k překročení imisních limitů dochází v jižní části brněnské aglomerace (např. St. Lískovec, Bohunice), kam zasahuje koridor DZ13.

Podpora kolejové dopravy vytváří podmínky pro převedení části objemu automobilové dopravy na dopravu železniční. Lze předpokládat pozitivní ovlivnění kvality ovzduší naplňováním koncepce A3 ZÚR JMK.

Potenciální vlivy A3 ZÚR JMK na klimatický systém je možné rozdělit do dvou skupin:

- vlivy na emise skleníkových plynů jakožto základního ukazatele vlivu na globální změnu klimatu;
- vlivy na lokální (mikro)klimatické podmínky území

Emise skleníkových plynů jsou stanoveny jako tzv. CO₂ ekvivalent, jehož hodnota zahrnuje kromě oxidu uhličitého i další látky, přispívající ke skleníkovému efektu, zejména oxid dusný (N₂O) a metan (CH₄). Tyto látky jsou produkovány v řádově menší míře, avšak jednotkově (při porovnání „působení jedné molekuly“) přispívají ke změně klimatu mnohonásobně více než CO₂. V případě dopravní infrastruktury se ohledně emisí skleníkových plynů jedná o tzv. jiné nepřímé emise, tj. emise z vozidel projíždějících dotčeným úsekem silnice (případně emise z dieselových kolejových vozidel projíždějících dotčeným úsekem kolejí). V případě VRT lze předpokládat snížení emisí z dopravy vlivem přesunu dopravních cest ze silnic na železnici.

Kromě působení emisí skleníkových plynů mohou záměry A3 ZÚR JMK působit též na lokální klimatické jevy (mikroklima), a to v souvislosti se zpevněním ploch, ovlivněním odtokových poměrů, realizací vegetačních úprav atd. Tato změna ve využití ploch mírně ovlivní mikroklima v dané oblasti. Hlavní změny lze očekávat v teplotních charakteristikách bezprostředního okolí staveb a ve zvýšeném povrchovém odtoku dešťových vod ze zpevněných ploch. Prostorový dosah těchto vlivů je však velmi malý – ve vzdálenosti řádově jednotek až nižších desítek metrů již bude ovlivnění nerozpoznatelné. Ke zmírnění lokálních vlivů též přispívají zejména vegetační úpravy v okolí staveb.

A.4.2. Obyvatelstvo, lidské zdraví

Při posuzování možných vlivů aktualizace ZÚR JMK na obyvatelstvo a na zdraví dotčené populace je nutno brát v úvahu obecně všechny faktory, které mohou mít dopad na lidské zdraví – tzv. determinanty zdraví. Základní skupiny determinant zdraví jsou následující:

- životní styl (způsob života) – např. životní úroveň, sociální faktory, nezaměstnanost, způsob práce, stres, úroveň vzdělání, způsob stravování, pohybová aktivity, abususe drog či alkoholu, kouření, postoj k vlastnímu zdraví a péče o něj, osobní hygiena, sexuální chování, spotřební chování;
- životní a pracovní prostředí (ovzduší, voda, půda, hluk, elektromagnetické záření, klimatické podmínky, potravinový řetězec, výrobní technologie, pracovní prostředí, předměty běžného užívání, bydlení, služby, doprava, urbanismus);
- péče o zdraví a zdravotnictví (rozvoj medicíny a lékařské techniky, zdravotní politika, dostupnost zdravotní péče, zdravotnický systém, úroveň zdravotnictví, organizace financování a řízení zdravotnictví);
- biologický (genetický) základ (vrozené vady, dispozice ke vzniku nemoci, úroveň intelektových schopností, rozdíly ve zdraví mužů a žen...).

První tři skupiny jsou označovány jako determinanty vnější, čtvrtá skupina (představovaná dědičnými dispozicemi a dědičně podmíněnou úrovní imunity) pak tvoří determinanty vnitřní.

Kvantifikace vlivu uvedených skupin determinant na výsledný zdravotní stav populace se přirozeně podle jednotlivých pramenů liší, nicméně obecně je uvažováno následující přibližné rozdělení:

- faktory životního a pracovního prostředí ovlivňují zdraví z cca 15 %;
- genetické faktory z cca 15 %;
- skupina faktorů životního stylu z cca 50 %;
- efektivita, kvalita a dostupnost zdravotní péče ovlivňují zdraví z cca 20 %.

V předkládaném hodnocení jsou přirozeně posuzovány zejména ty determinanty, které budou posuzovanými záměry ovlivněny. Jedná se tedy zejména o determinanty životního prostředí. Přitom je však nutno mít na paměti, že takto sledované faktory mohou ve výsledku ovlivnit výslednou úroveň zdravotního stavu jedinců či populace právě jen z cca 15 %, jak je uvedeno výše. Realizace či nerealizace konkrétního záměru pak tvoří jen malou část z celkových faktorů životního prostředí, působících na jedince, ovlivňuje tak jeho zdraví nejvýše v řádu jednotek procent, často i méně.

Posuzované determinanty životního prostředí pak můžeme dále rozdělit na:

- faktory kvality složek životního prostředí, kam patří znečištění ovzduší a hluková zátěž, případně vibrace;
- faktory determinující vnímání kvality života v dané lokalitě, kam patří ovlivnění celkového stavu lokality, pohoda bydlení, průchodnost území, obtěžování prašností, hlukem a vibracemi;
- faktor dopravní bezpečnosti jakožto zásadní faktor ochrany zdraví (i života) obyvatel;
- faktory sociálně ekonomické, kam patří vliv na nezaměstnanost a příjmovou situaci obyvatel.

V rámci hodnocení jednotlivých záměrů jsou pak příslušné determinanty zařazeny takto:

- Vliv na znečištění ovzduší je primárně hodnocen přímo v příslušné kapitole, neboť tyto vlivy jsou v souladu s legislativou hodnoceny samostatně. V rámci vlivů na veřejné zdraví jsou stručně komentovány (v případě A3 ZÚR JMK se jedná zejména o mírně pozitivní vliv v souvislosti s nahrazením části automobilové dopravy a krátkodobými vlivy výstavby).
- Vlivy dopravní bezpečnosti jsou stručně komentovány, v případě A3 ZÚR JMK se jedná zejména o mírně pozitivní vliv v souvislosti s nahrazením části automobilové dopravy.
- Vlivy hluku jsou hodnoceny včetně jejich kvantifikace, neboť v případě A3 ZÚR JMK se jedná o rozhodující negativní vliv, spojený s umístěním příslušných koridorů. Komentován je též vliv vibrací.
- Sociálně ekonomické faktory nejsou v rámci SEA posuzovány, neboť jsou v dostatečné míře vyhodnoceny v dalších částech VVURÚ, tj. v rámci posouzení vlivů na ekonomický a sociální pilíř udržitelného rozvoje.
- Ostatní vlivy jsou souhrnně komentovány, jedná se o soubor kvalitativně charakterizovaných faktorů, působících v souhrnu na celkovou „pohodu života“ obyvatel (pro obyvatele žijící v okolí předmětných koridorů jde ovšem o vlivy potenciálně významné).

Naplňováním koncepce A3 ZÚR JMK bude tedy obyvatelstvo ovlivněno především:

- negativně hlukem a ovlivněním faktorů celkové „pohody života“ – platí pro obyvatele žijící v blízkém okolí vymezených koridorů pro železniční dopravu;

- mírně pozitivně v důsledku přesunu části dopravních výkonů automobilové dopravy na dopravu železniční a s tím spojeným snížením imisní a hlukové zátěže, obtěžujícího efektu silniční dopravy, a zvýšení dopravní bezpečnosti – platí zejména pro obyvatele žijící v blízkém okolí dálničních tahů na odpovídajících relacích (D1 hranice kraje – Brno, D2 Brno – Břeclav).

A.4.3. Biologická rozmanitost, flóra, fauna

Provedení A3 ZÚR JMK přináší z pohledu ochrany flóry, fauny a biologické rozmanitosti celou řadu negativních vlivů. Realizace záměrů obsažených v A3 ZÚR JMK je spojena s těmito potenciálně negativními vlivy:

- zmenšení rozlohy stanovišť a biotopů druhů;
- fragmentace území a s tím spojené omezení migrační prostupnosti;
- ovlivnění vlastností biotopů (např. nárůst eutrofizace prostředí, ovlivnění vodního režimu, nárůst rušení)
- změny druhového složení (např. šíření nepůvodních druhů)

Za základní charakteristiky ochrany přírody na úrovni kraje je nezbytné považovat maloplošná a velkoplošná zvláště chráněná území, lokality zvláště chráněných druhů s národním významem, územní systém ekologické stability (ÚSES) regionální a nadregionální úrovně, migračně významné území a dálkové migrační koridory. Součástí ochrany přírody je také soustava Natura 2000, kterou tvoří evropsky významné lokality a ptačí oblasti. V těchto lokalitách se nacházejí cenná společenstva z pohledu biologické rozmanitosti.

Hlavní přírodní hodnoty jsou koncentrovány v maloplošně a velkoplošně chráněných územích. U záměrů situovaných nebo dotýkajících se těchto území je zvýšené riziko ohrožení chráněných druhů rostlin a živočichů nebo narušení samotné funkce chráněného území. Jedná se o zvláště chráněná území (ZCHÚ) ve všech svých kategoriích: národní přírodní rezervace (NPR), přírodní rezervace (PR), národní přírodní památka (NPP), přírodní památka (PP), chráněná krajinná oblast (CHKO), národní park (NP) a lokality Natura 2000: evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti (PO). Z tohoto důvodu bylo posouzení vlivů zaměřeno převážně na tato území.

Další složkou ochrany přírody je územní systém ekologické stability (ÚSES). ÚSES je tvořen biocentry a biokoridory. ÚSES je tvořen na třech úrovních – nadregionální, regionální a lokální. Na úrovni celokrajské koncepce řešíme střety s nadregionální a regionální úrovní ÚSES. Za cennější plochy jsou považována biocentra, kde například nelze vyloučit přítomnost zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.

A.4.4. Půda

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Provedení A3 ZÚR JMK, resp. využití vymezených ploch a koridorů bude spojeno s trvalým zábořem ZPF. Vzhledem ke kvalitativní skladbě ZPF, lze reálně předpokládat, že při případné realizaci záměrů dojde k záborům i těch nejvzácnějších půd v I. a II. třídě ochrany. Nárůst zpevněných ploch může dále zapříčinit vyšší erozní ohrožení půdy.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa

Realizací záměrů navrhovaných A3 ZÚR JMK dojde k přímému ovlivnění PUPFL, ať už přímým nebo dočasným zábořem. Dotčeny budou kategorie lesa - lesy hospodářské a lesy zvláštního určení. Tím budou dotčeny celospolečenské funkce lesních porostů v krajině, s přímým dopadem na stabilitu a funkce krajiny.

A.4.5. Horninové prostředí

V případě střetu koridorů vymezených A3 ZÚR JMK s evidovanými výhradními ložisky, chráněným ložiskovým územím (CHLÚ) nebo dobývacími prostory může dojít k ovlivnění možnosti využití zásob nerostného bohatství. Poddolovaná území a sesuvná území představují omezující faktor ve výstavbě, vzhledem k jejich nebezpečí nestability. Uplatněním A3 ZÚR JMK nedochází k zásahům do prvků ochrany horninového prostředí. Návrhový koridor DZ13 je lokalizován na poddolovaná území.

A.4.6. Voda

Vodní režim povrchových a podzemních vod může být ovlivňován záměry obsaženými v A3 ZÚR JMK. Nejvýznamnější vlivy budou vyvolány v případě využití ploch a koridorů, které se dostávají do kontaktu s těmito environmentálními limity využití území:

- chráněné oblasti přirozené akumulace vod;
- záplavová území při průtoku odpovídající Q_{100} ;
- ochranná pásma vodních zdrojů;
- ochranná pásma přírodních léčivých a minerálních vod.

Uplatněním A3 ZÚR JMK bude dotčeno ochranné pásmo 2.stupně vodního zdroje a mohou být ovlivněny odtokové poměry v území (zásah na záplavové území Q_{100}).

A.4.7. Hmotné statky

Za hmotné statky jsou považována zastavěná území obcí a dopravní a technická infrastruktura území. V důsledku realizace záměrů navrhovaných A3 ZÚR JMK nelze zcela vyloučit ovlivnění hmotných statků v těch případech, kdy vlivy záměru ve vymezeném koridoru/ploše mohou ovlivnit zastavěná území sídel. Jedná se zejména o vlivy z železniční dopravy (hluková zátěž) či ovlivnění estetických hodnot.

A.4.8. Kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického

Z hlediska kulturních a historických charakteristik území byly sledovány:

- Nemovité národní kulturní památky a nemovité kulturní památky
- Památky s mezinárodním statusem (UNESCO)
- Památkově chráněná území (městské památkové rezervace, městské památkové zóny, vesnické památkové rezervace, vesnické památkové zóny a jejich ochranná pásma, archeologické rezervace)
- Území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie

U území s archeologickými nálezy (ÚAN) byla pozornost věnována ÚAN I. a II. kategorie, tj. zemí s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů a území, na němž dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují. Uplatněním A3 ZÚR JMK bude ÚAN I. a II. kategorie dotčeno.

A.4.9. Krajina

Naplnění koncepce A3 ZÚR JMK může být spojeno s potenciálně negativními vlivy na krajinné, kulturně historické a vizuální hodnoty kraje. V obraze krajiny se budou koridory VRT nově uplatňovat.

Negativním důsledkem vzniku dopravních staveb je vytváření územních bariér, kdy dochází ke snižování prostupnosti krajiny a krajina se rozčleňuje. Míra uplatnění tohoto potenciálního vlivu je dána současným stavem krajiny, mírou urbanizace dotčeného území, stávající hustotou liniových staveb v území a způsobu využití daného území. Jiný vliv z hlediska fragmentace bude mít nová VRT v území silně urbanizovaném s převážně výrobním charakterem, jiný v území s relativně dochovanými přírodními hodnotami s převažující rekreační funkcí.

Z hlediska vlivů na krajinný ráz byla sledována přítomnost území se zvýšenou ochranou krajinného rázu – chráněné krajinné oblasti (CHKO), přírodní parky a krajinné památkové zóny.

Uplatněním A3 ZÚR JMK bude dotčen přírodní park Údolí Bílého potoka.

Prostorová analýza

V rámci identifikace oblastí, které by mohly být realizací záměrů v koridorech navržených A3 ZÚR JMK významně ovlivněny, byla provedena prostorová analýza stávajících a plánovaných záměrů nadmístního významu. Na základě prostorové analýzy byly identifikovány záměry s možným kumulativním nebo synergickým vlivem. Výsledky této analýzy jsou uvedeny v příloze č. 2.

Současně byla provedena prostorová analýza s cílem vymezit oblasti s možnými významnými kumulativními a synergickými vlivy. Jedná se o oblasti se zvýšenou koncentrací navrhovaných ploch a koridorů, které jsou vymezeny v aktuální ZÚR JMK a zároveň jsou to oblasti s nepříznivým stavem životního prostředí.

V ZÚR JMK byla vymezena dvě území ovlivněná prostorovou kumulací ploch a koridorů a to „Brno-jih“ a „Vyškovsko“. Navržená A3 ZÚR JMK konkrétně koridor DZ13 zasahuje na území „Brno – jih“. Část území Brno – jih bylo vymezeno jako oblast s možnými významnými kumulativními a synergickými vlivy i pro A3 ZÚR JMK. Vymezená oblast se vyznačuje vysokou koncentrací stávajících záměrů jako jsou dopravní stavby a významné průmyslové podniky, které se podílejí na zhoršené kvalitě ovzduší. Dochází zde k překračování imisního limitu pro benzo(a)pyren.

Ve vymezené oblasti jsou umístěny následující plochy a koridory:

DS10 D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek

DS12 D2 Chrlice - Brno, jih; zkapacitnění včetně přestavby MÚK

DS36 II/602 Bosonohy, obchvat

DS40 I/43 Troubsko (D1) – Kuřim

DS52 III/15278 Modřice, severní obchvat

DS54 I/52 MÚK Moravanská

DZ03 Trať č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; optimalizace s elektrizací a částečným zdvojkolejněním

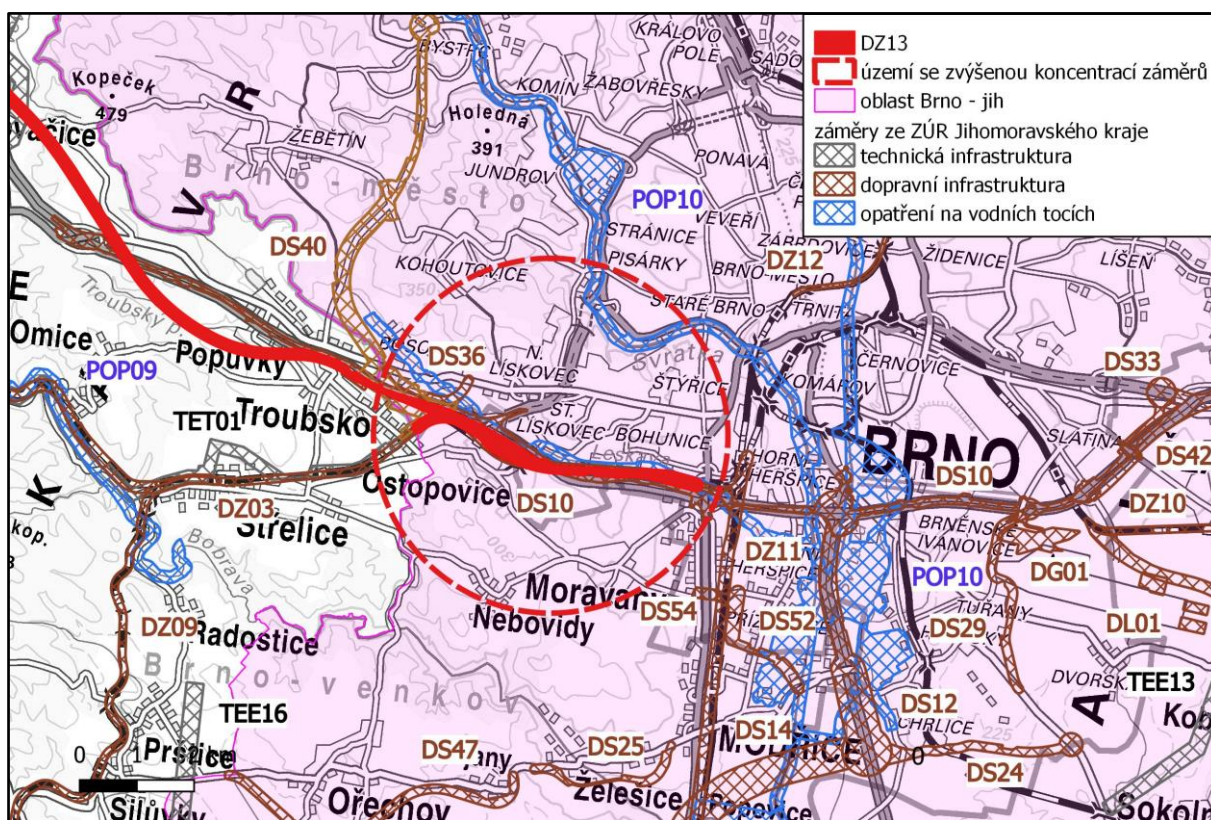
DZ11 VRT Brno – Šakvice

TET01 (JE Dukovany-) hranice kraje - Brno, horkovod z elektrárny Dukovany

POP10 Opatření na hlavních brněnských tocích

Vymezená oblast se zvýšenou koncentrací navrhovaných ploch a koridorů je uvedena na následujícím obrázku.

Obr. A.4.1: Území se zvýšenou koncentrací navrhovaných ploch a koridorů (zdroj dat: ZÚR JMK)



A.5. Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvláště chráněná území a ptáčí oblasti

Za problémy životního prostředí je považována zátěž složek životního prostředí nad úroveň limitů stanovených platnými právními předpisy. U složek životního prostředí, pro které nejsou stanoveny limitní hodnoty zatížení (ZPF, PUPFL, příroda a krajina), jsou za problémy považovány koncentrace nejvyšších, resp. nejnižších hodnot použitých indikátorů na území obce, identifikujících aktuální stav nebo trend.

Podkladem pro identifikaci problémů jsou informace uvedené v předchozích kapitolách 3 a 4.

Identifikace problémů Jihomoravského kraje také probíhá v rámci rozboru udržitelného rozvoje území (RURÚ), konkrétně v rámci analýzy pozitiv a negativ pro jednotlivé tematické oblasti. Do oblasti životního prostředí spadají témata – Příroda a krajina, Vodní režim a horninové prostředí, Kvalita životního prostředí, Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa. Vlivy předkládané A3 ZÚR JMK na stanovená negativa jsou vyhodnoceny v závěru kapitoly 5.

V následujícím textu jsou popsány problémy, které by mohly být uplatněním A3 ZÚR JMK významně ovlivněny.

A.5.1. Současné problémy dle složek životního prostředí

Ovzduší, klima

Nejvýznamnějším problémem ochrany ovzduší na území Jihomoravského kraje je bezpochyby dlouhodobé překračování imisních limitů v některých částech území.

Podle pětiletých průměrných koncentrací ve čtvercích území o velikosti 1 km² vymezených ČHMÚ jsou na území Jihomoravského kraje překračovány imisní limity pro průměrné roční koncentrace BaP. Imisní limity pro ostatní sledované škodliviny nebyly na území kraje za uplynulé 5-leté období překračovány.

V roce 2021 byla jako oblast s překročením imisních limitů vymezeno na území zóny Jihomoravského kraje (bez aglomerace Brno) 0,05 % území, na území aglomerace Brno se jedná o 7,75 % území. Z hlediska počtu zasažených obyvatel se jedná o 0,49% obyvatel Jihomoravského kraje (bez Brněnské aglomerace) a o 6,34 % obyvatel Brněnské aglomerace, kteří jsou zasaženi nadlimitními koncentracemi BaP.

Uplatněním A3 ZÚR JMK budou částečně vytvořeny předpoklady k převedení automobilové dopravy na dopravu železniční. V důsledku toho se předpokládá snížení imisní zátěže a emisí skleníkových plynů v území.

Obyvatelstvo, lidské zdraví

Z hlediska vlivů na lidské zdraví a obyvatelstvo je možné sledovat významné faktory, které by mohly být uplatněním A3 ZÚR JMK významně ovlivněny, a to úroveň hlukové zátěže a dopravní bezpečnosti.

Hlavním zdrojem hluku v řešeném území je obecně doprava. Pro území JMK bylo provedeno vyhodnocení hlukové zátěže generované provozem stávající automobilové a železniční dopravy na základě hlukových map, které byly pro MZd ČR zpracovány Zdravotním ústavem Ostrava pro rok 2017.

Nejvýznamnější železniční tratě s nejvyšší hlukovou zátěží na území Jihomoravského kraje jsou:

- Brno – Kuřim – Tišnov
- Brno – Bílovice nad Svitavou – hranice Jihomoravského kraje
- Brno – Modřice – Břeclav
- Břeclav – Moravský Písek – hranice jihomoravského kraje

K překročení limitů pro hluk v okolí železniční trati dochází přirozeně zejména u zastavby poblíž úseků železničních drah vyjmenovaných výše, jedná se o:

- zastavba podél dráhy, zejména území obcí Česká, Lelekovice, Kuřim, Čebín, Hradčany, Tišnov, Předklášteří
- zastavba podél dráhy, zejména území obcí Bílovice nad Svitavou, Maluzín, Adamov, Blansko, Spešov, Ráječko, Rájec Jestřebí, Skalice nad Svitavou, Lhota Rapotina, Doubravice nad Svitavou, Svitavka, Letovice, Skrchov, Stvolova, Rozhraní
- zastavba podél dráhy, zejména území obcí Modřice, Želešice, Popovice, Rajhrad, Holasice, Vojkovice, Židlochovice, Hrušovany u Brna, Unkovice, Žabčice, Vranovice, Pouzdrany, Popovice, Rakvice, Podivín, Břeclav
- zastavba podél dráhy, zejména území obcí Břeclav, Hrušky, Moravská Nová Ves, Mikulčice, Lužice, Hodonín, Rohatec, Moravský Písek

A3 ZÚR JMK obsahuje dva nově umísťované koridory pro vedení tratě vysokorychlostní železnice. Jedná se o koridory DZ11 a DZ13.

V současné době jsou nadlimitním hlukem z železnice zasaženy ve vymezených koridorech intravilány (zastavěná území) obcí:

koridor DZ11 – změna vymezení

- Rakvice

koridor DZ13

- Ostopovice
- Brno (kat. území Starý Lískovice, Bohunice, Horní Heršpice)

Potencionálně zasaženým územím intravilánů obcí nadlimitními hodnotami ekvivalentních hladin akustického tlaku z nové železniční dopravy ve vymezených koridorech DZ11 a DZ13 jsou vyjmenovány níže. Jedná se zejména o zástavbu v katastrálních územích těchto obcí:

koridor DZ11 – změna vymezení

- Rakvice

koridor DZ13

- Lesní Hluboké
- Javůrek
- Domašov u Brna
- Říčky u Brna
- Říčany u Brna
- Veverské Knínice
- Ostrovačice
- Popůvky
- Troubsko
- Ostopovice
- Brno (kat. území Bosonohy, Nový Lískovec, Starý Lískovice, Bohunice, Horní Heršpice)

Biologická rozmanitost, flóra, fauna

Pokles biologické rozmanitosti v důsledku ubývání rostlinných a živočišných druhů je současným celosvětovým problémem. V případě realizace záměrů navrhovaných v A3 ZÚR JMK lze očekávat prohloubení následujících negativních vlivů, které působí již v současnosti:

Nárůst fragmentace území – důsledkem vytváření bariér v krajině (dopravní infrastruktura, průmyslové areály, bytová výstavba, intenzivní zemědělská nebo lesnická činnost) je zhoršení migrační propustnosti. Vznik nových bariér znemožňuje migraci velkých i menších zvířat, ale i rostlinných druhů. Důsledkem ztíženého kontaktu jedinců v populaci je pak zmenšování početnosti, snížená reprodukce a pokles genetické diverzity.

Zmenšení plochy biotopů druhů – výstavba a s ní spojený zábor ploch vede k celkovému úbytku životního prostředí ohrožených stanovišť a druhů, které způsobuje přímý pokles početnosti ohrožených fenoménů.

Riziko šíření nepůvodních druhů rostlin i živočichů, které vytlačují konkurenčně slabší původní druhy. Pro šíření invazivních druhů neofytů vznikají ideální podmínky zejména tam, kde dochází vlivem antropogenních zásahů k narušení či likvidaci stabilizovaných stanovišť (např. na náspech).

Realizace záměrů obsažených v A3 ZÚR JMK bude mít potenciální negativní vliv na výše uvedené problémy v oblasti biologická rozmanitost, fauna, flóra. Výstavbou železniční vysokorychlostní tratě bude na ploše zničena veškerá vegetace, živočichové budou buď vyhubeni nebo přinuceni lokalitu opustit. Okolí linie dopravní stavby bude opuštěno migrujícími druhy, kterým se zásahem do krajiny sníží atraktivita prostředí. Přítomnost lidí a hluk z provozu mechanizace ve fázi výstavby působí na řadu živočišných druhů odpudivě. Spektrum flóry i fauny se změní ve prospěch synantropních prvků. VRT se budou podílet na fragmentaci krajiny a zhorší podmínky pro migraci živočichů.

Využitím koridorů vymezených v A3 ZÚR JMK, které jsou v územním střetu s významnými krajinnými prvky či dosud zachovalými přírodními stanovišti, může dojít k negativnímu ovlivnění kvality a celistvosti těchto prvků a území.

Půda

Zemědělský půdní fond (ZPF)

Nejvýznamnějším problémem půdy jako jedné ze složek životního prostředí je její nedostatečná ochrana před odnímáním k jiným účelům (trvalé zábory).

Dalšími problémy zemědělské půdy jsou intenzivní šíření vodní a větrné eroze, snížení retenčního potenciálu půd, kontaminace půd cizorodými látkami.

Uplatněním A3 ZÚR JMK dojde k záboru ZPF v důsledku využití vymezených koridorů pro dopravní infrastrukturu. Železniční dopravní stavby nejsou příliš rizikové z hlediska kontaminace okolní půdy.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL)

Nejvýznamnějším problémem PUPFL jako jedné ze složek životního prostředí je odnímání k jiným účelům (trvalé i dočasné zábory).

Dalšími problémy PUPFL je fragmentace lesních porostů a snížení výměry lesních celků. Fragmentované lesní celky jsou více náchylné vůči bořivým větrům nebo dalším klimatickým kalamitám. Malé lesní celky obtížně plní sociálně rekreační funkce.

Uplatněním A3 ZÚR JMK dojde pravděpodobně k záboru PUPFL v důsledku využití vymezených koridorů pro železniční dopravní infrastrukturu. Realizace záměrů A3 ZÚR JMK se bude pravděpodobně podílet na fragmentaci lesů a tím budou prohlubovány výše uvedené negativní jevy.

Horninové prostředí

Nejvýraznějším jevem týkajícím se horninového prostředí je bezesporu problematika těžby nerostných surovin. Za problémy v oblasti horninového prostředí lze proto považovat zásahy do stanovených ložisek nerostného bohatství, dobývacích prostorů a chráněných ložiskových území.

Omezujícím faktorem pro výstavbu jsou poddolovaná území. Problémem ve vztahu k zakládání staveb mohou být též sesuvná území

Uplatněním A3 ZÚR JMK nedojde k zásahu do ložisek nerostných surovin, dobývacích prostorů a chráněných ložiskových území. Navržený koridor DZ13 je veden přes poddolovaná území.

Voda

Ohroženost území povodněmi lze považovat za největší problém kraje z hlediska otázky povrchových vod (především na řece Dyji, Moravě, Svratce, Litavě nebo Jihlavě).

Jedním z činitelů, které riziko povodní mohou způsobovat a ovlivňovat, je celkově snížená retence vody v krajině, která je důsledkem nárůstu zpevněných ploch, značných ploch zornění ZPF, napřímení vodních toků, nedostatku vegetačních prvků v zemědělské krajině apod.

Realizací staveb železniční dopravní infrastruktury může dojít k prohloubení výše uvedených problému. Všechny nové stavby představují navýšení zpevněných ploch v území, což povede ke zrychlenému odtoku vody. Dalším negativním vlivem je realizace staveb v záplavových a inundačních územích, kde tvoří překážku při povodňových stavech.

Krajina

V krajině Jihomoravského kraje, stejně jako v řadě dalších území České republiky, dochází k negativnímu ovlivnění krajinného prostředí v důsledku urbanizace krajiny a způsobů jejího využití. Fragmentace krajiny dopravou se podílí na snížení kvality krajinného rázu. Tento problém se nejvýrazněji projevuje v obcích v koridoru dálnic D1, D2, D43, D52, silnic I/50 a I/55, v oblasti Tišnovska, Kuřimi, v okolí Kyjova.

A3 ZÚR JMK se bude podílet na prohlubování problému s fragmentací krajiny a kvalitou krajiny v koridorech dálnic D1 a D2.

A.5.2. Současné problémy dle územně analytických podkladů

V květnu 2022 byla provedena 5. úplná aktualizace územně analytických podkladů včetně rozboru udržitelného rozvoje území (RURÚ) Jihomoravského kraje. Tento dokument zpracoval analýzu pozitiv a negativ v 13 základních oblastech:

- Širší územní vztahy.
- Prostorové a funkční uspořádání území.
- Sídlní struktura.
- Sociodemografické podmínky a bydlení.
- Příroda a krajina.
- Vodní režim a horninové prostředí.
- Kvalita životního prostředí.
- Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkce lesa.
- Občanská vybavenost vč. její dostupnosti a veřejná prostranství.
- Dopravní a technická infrastruktura včetně její dostupnosti.
- Ekonomické a hospodářské podmínky.
- Rekreační a cestovní ruch.
- Bezpečnost a ochrana obyvatel.

Témata Příroda a krajina, Vodní režim a horninové prostředí, Kvalita životního prostředí, Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkce lesa patří pod oblast životního prostředí.

V tabulkách níže je pomocí uvedené symboliky přehledně vyhodnocen celkový vliv posuzované koncepce na problémy životního prostředí, tj. negativa identifikované v rámci RURÚ pro jednotlivá témata životního prostředí.

V tabulkách je použito následující značení:

- + A3 ZÚR JMK zlepšuje stav složek životního prostředí souvisejících s problémem, snižuje závažnost problému nebo jej alespoň částečně řeší
- A3 ZÚR JMK zhoršuje stav složek životního prostředí souvisejících s problémem, zvyšuje závažnost problému nebo komplikuje jeho řešení v budoucnu
- 0 A3 ZÚR JMK nemá vliv na daný problém, netýká se ho

Tab. A.5.1: Vliv na identifikované problémy (negativa) Jihomoravského kraje

Oblast	Negativa	Vliv	Komentář
Příroda a krajina	Intenzivní zemědělské využití krajiny jižní části kraje s narušenými přirozenými ekologickými funkcemi krajiny a absencí prostorového členění krajiny.	0	A3 ZÚR JMK nemá vliv na daný problém.
	Nefunkční současný stav řady biokoridorů i biocenter, zejména v intenzivně zemědělsky využívané krajině jižně od Brna.	-	Koridor DZ13 a změna koridoru DZ11 kříží nadregionální biokoridory, jejich funkčnost je již snížena přítomnými dopravními stavbami (dálnice D1 a D2). Uplatněním A3 ZÚR JMK bude problém ještě prohlouben.
	Vodní nádrže Nové Mlýny představující výrazné poškození jedinečné nivní krajiny.	0	A3 ZÚR JMK nemá vliv na daný problém.
Vodní režim a horninové prostředí	Nepříznivý vodní režim ve srovnání s ČR – 90 % kraje s nejméně vhodnou vodností, oblasti s velmi malou retenční schopností, nízký koeficient odtoku.	-	Uplatněním A3 ZÚR JMK může dojít ke snížení retenční schopnosti krajiny.
	Nepříznivý morfologický stav vodních toků, přetrvávající nevhodné stavební úpravy a vysoký stupeň technických úprav vodních toků v souvislosti s intenzivním využíváním krajiny.	0	A3 ZÚR JMK nemá vliv na daný problém.
	Nedostatečná protipovodňová ochrana měst a obcí a s tím spojená nevhodná urbanizace záplavových území – střety záplavových území se zastavěnými a zastavitelnými územími obcí.	-	Uplatněním A3 ZÚR JMK může dojít k negativnímu ovlivnění odtokových poměrů.
	Časté střety zájmů těžby a ochrany přírody a vodních zdrojů.	0	A3 ZÚR JMK nemá vliv na daný problém.
	Výskyt sesuvných území a jiných svahových deformací převážně v oblasti Západních Karpat a v oblasti Boskovické brázdy.	0	A3 ZÚR JMK nemá vliv na daný problém.
Kvalita životního prostředí	Zvýšené imisní a hlukové zatížení na území hustě osídleného města Brna.	-	Uplatněním A3 ZÚR JMK může dojít k navýšení hlukového zatížení.
	Překračování imisních limitů benzo(a)pyrenu v obcích v důsledku individuálního vytápění domácností pevnými palivy.	0	A3 ZÚR JMK nemá vliv na daný problém.

Oblast	Negativa	Vliv	Komentář
	Dálkový přenos škodlivin z okolních regionů.	0	A3 ZÚR JMK nemá vliv na daný problém.
Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa	Velký podíl zornění a rozsáhlé půdní bloky zemědělské půdy způsobující s problémy s ekologickou stabilitou ploch, vodní a větrnou erozí.	0	A3 ZÚR JMK nemá vliv na daný problém.
	Výrazně erozní poškození půd v jižní části kraje	0	A3 ZÚR JMK nemá vliv na daný problém.

Natura 2000 a zvláště chráněná území

Mezi oblasti se zvláštním významem pro životní prostředí lze zařadit všechna zvláště chráněná území (maloplošná i velkoplošná) a lokality Natura. Za základní problém životního prostředí v těchto oblastech lze označit prakticky veškeré nové aktivity rozvíjené na těchto územích.

K jednotlivým záměrům dotýkajících se zvláště chráněných území je nezbytný souhlas orgánů ochrany přírody. Zásady péče o zvláště chráněná území jsou stanoveny v plánech péče. Plány péče zhodnocují stav a dosavadní péči o dané území, identifikují případné problémy. Záměry realizované na území zvláště chráněném musí být v souladu s plánem péče.

Koridory navržené v A3 ZÚR JMK nezasahují na území lokalit soustavy Natura 2000. Příslušný úřad (KÚ JMK) vyloučil významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. Samostatné hodnocení vlivů na soustavu Natura nebylo proto provedeno.

Zvláště chráněná území a lokality soustavy Natura 2000 pravděpodobně dotčená uplatněním A3 ZÚR JMK jsou uvedena v kapitole 6.2.3. *Vlivy na biologickou rozmanitost, faunu a flóru.*

A.6. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných variant Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných a záporných

A.6.1. Hodnocení změn v textové části

Změny v textové části přímo souvisejí s vymezením koridoru pro VRT (Praha-) hranice kraje – Brno DZ13, s prodloužením koridoru pro VRT Brno – Šakvice do Rakvic DZ11, s vymezením nové územní rezervy pro terminál VRT Brno RDZ11 a změny územní rezervy pro VRT Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko (-Wien) RDZ05 v oblasti Břeclavi. Změny v textové části negenerují nové, jiné vlivy, než jsou vyhodnoceny v následující kapitole a uvedeny v přílohách č. 2 a č.4.

A.6.2. Hodnocení nových nebo měněných ploch a koridorů

Výsledky hodnocení jednotlivých koridorů nových nebo měněných v rámci A3 ZÚR JMK jsou uvedeny v Příloze č. 2. Identifikované vlivy na sledované složky životního prostředí jsou souhrnně prezentovány

v hodnotících tabulkách. Pro každý z posuzovaných záměrů byla zpracována samostatná tabulka uvádějící⁵:

- popis záměru, stávající funkce, hodnoty a limity vymezeného koridoru/plochy;
- identifikace ovlivnění;
- vztahy mezi oblastmi;
- vyhodnocení identifikovaných vlivů;
- vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů;
- navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů;
- návrh ukazatelů pro sledování vlivu;
- celkové vyhodnocení záměru.

Souhrn vyhodnocení nových a měněných koridorů vymezených A3 ZÚR JMK na jednotlivé složky životního prostředí je uvedeno níže.

A.6.2.1. Vlivy na ovzduší a klima

Záměry v oblasti železniční dopravy představují realizaci vysokorychlostních tratí. Tyto záměry nejsou zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má potenciál snížení emisí z automobilové dopravy převzetím části dopravních výkonů. Proto jsou všechny záměry VRT hodnoceny pozitivně (+1).

Vlivy záměrů dopravní infrastruktury na klimatický systém je možné rozdělit do dvou skupin: vlivy na emise skleníkových plynů a lokální ovlivnění (mikro)klimatických podmínek v místě realizace záměru. Co se týče záměrů železniční infrastruktury, je možné uvažovat s nepřímými emisemi v důsledku spotřeby elektrické energie. Nicméně vzhledem ke skutečnosti, že podle platných metodik jsou jednotkové emise skleníkových plynů z přepravy po železnici (tzn. emise na osobokilometr či tunokilometr) nižší v porovnání s přepravou po silnici, lze vlivy železniční výstavby na emise skleníkových plynů hodnotit v souhrnu jako mírně pozitivní. Jedná se ale o nízkou produkci emisí CO₂ a zanedbatelné vlivy na klimatický systém.

Lokální vlivy souvisí zejména se zpevněním ploch a zahrnují ovlivnění teplotních charakteristik bezprostředního okolí staveb, odtokových poměrů apod. Vzhledem k tomu, že jejich prostorový dosah se pohybuje v řádu jednotek metrů či nejnižších desítek metrů, je jejich vyhodnocení zcela mimo územní měřítko ZÚR a z pohledu předkládaného hodnocení je nutno je považovat souhrnně jako zanedbatelné. Jejich posouzení je možné pouze na detailní úrovni jednotlivých projektů.

A.6.2.2. Vlivy na obyvatelstvo a lidské zdraví

Základním cílem ochrany veřejného zdraví je zvýšit úroveň zdraví a snižovat výskyt nemocí a předčasných úmrtí, kterým lze předcházet. V rámci hodnocení jsou tak na základě relevantních

⁵ Obsahová náplň tabulární přílohy je specifikována v Metodickém vysvětlení (Příloha 1)

koncepčních materiálů nejprve stanoveny cíle a priority ochrany veřejného zdraví, jejichž naplňování je posuzováno. Vzhledem k charakteru posuzované koncepce jsou primárně sledovány následující cíle:

- snižování zdravotních rizik z životního prostředí;
- snižování úrazovosti;
- snižování stresu;
- omezování negativních socioekonomických vlivů.

K těmto cílům jsou pak vázány faktory, které mohou mít dopad na lidské zdraví – tzv. determinanty zdraví:

- faktory kvality složek životního prostředí, kam patří znečištění ovzduší a hluková zátěž;
- faktor dopravní bezpečnosti jakožto zásadní faktor ochrany zdraví (i života) obyvatel;
- faktory determinující vnímání kvality života v dané lokalitě, kam patří ovlivnění celkového stavu lokality, pohoda bydlení, průchodnost území, rekreační využití území, obtěžování prašností a hlukem;
- faktory sociálně ekonomické, kam patří vliv na nezaměstnanost a příjmovou situaci obyvatel.

Z uvedených faktorů nejsou v této kapitole posuzovány sociálně ekonomické faktory, které jsou předmětem hodnocení v rámci ekonomického a sociálního pilíře VVURÚ.

Dále nejsou již opakovaně komentovány vlivy na znečištění ovzduší, kterým je věnována samostatná část hodnocení vlivů na životní prostředí (viz kap. A.6.2.1.). Naopak je ve srovnatelném rozsahu uveden komentář k vlivům hluku, které představují spolu se znečištěním ovzduší rozhodující faktor kvality složek životního prostředí ve vztahu k lidskému zdraví.

Pro úplnost je třeba dále uvést, že faktory životního prostředí mají pouze dílčí vliv na celkovou úroveň zdravotního stavu jedinců či populace. Pro celý souhrn determinantů kvality životního a pracovního prostředí se uvádí, že ovlivňují zdraví cca z 15 %. Realizace jednotlivého konkrétního záměru pak tvoří jen malou část z celkových faktorů životního prostředí a ovlivňuje tak jeho zdraví nejvýše v řádu jednotek procent, často i méně.

V následujícím přehledu je uveden popis očekávaných vlivů posuzovaných záměrů A3 ZÚR JMK na **hlukovou zátěž obyvatel**.

Koridory železniční dopravy v rámci A3 ZÚR JMK zahrnují změnu vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať Brno – Rakvice (DZ11) a koridor vysokorychlostní trati VRT (Praha –) hranice kraje – Brno (DZ13).

Podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má potenciál snížení objemu automobilové dopravy převzetím části dopravních výkonů na komunikacích, a tedy i snížení hlukové zátěže v jejich okolí. Proto jsou všechny záměry z této oblasti hodnoceny pozitivně (potenciální mírně pozitivní vliv +1). Na druhou stranu realizace VRT představuje potenciálně výrazné zvýšení hlukové zátěže, a to zejména v oblastech kde je trasa koridoru vedená mimo stávající železniční tratě a vytváří tak v území nový zdroj hluku. Pro oba posuzované koridory platí, že trasa navrhované tratě musí být optimalizována v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. Podstatné bude rovněž výškové umístění tratě (obecně je trať vedená na náspu z pohledu šíření hluku horší než trať vedená v zářezu). Zvláštní pozornost pak bude potřeba věnovat obytným objektům nacházejícím se přímo v místě koridoru.

V koridoru DZ11 je VRT vedená v trase stávající tratě. Zásah do vedení tratě tak musí být nutně spojený s podmínkou dodržení hlukových limitů v místech nejbližší obytné zástavby. Konkrétní technické řešení protihlukových opatření bude specifikováno v projektové dokumentaci záměru. Řešení protihlukových opatření je nutné zejména v úseku úrovně odpovídajícímu zastavěnému území obce Rakvice. Vliv na hlukovou zátěž je hodnocen jako mírně negativní (-1).

Realizace koridoru DZ13 je možná pouze při realizaci protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů. Řešení protihlukových opatření je nutné zejména v úsecích úrovně odpovídajících zastavěnému území obcí Lesní Hluboké, Javůrek, Veverské Knínice, Říčany, Ostrovačice, Popůvky, Troubsko, Ostopovice a Brno. Vzhledem k stávající nevyhovující hlukové zátěži a k předpokládané hlukové zátěži z provozu VRT v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v úseku Popůvky – Brno nutné kromě tzv. standardních, běžně využívaných protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy, zářezy s hloubkou několik metrů), uvažovat i s možnostmi rozsáhlejších protihlukových opatření (povrchová anebo podpovrchová technická opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže ze železniční dopravy, např. kompletní zakrytování tratě či realizace tunelu, nebo hlubokých zářezů). Konkrétní řešení snižování hlukové zátěže (protihluková opatření) musí být navržena v projektové dokumentaci záměru. V rámci projektu záměru je nutné zajistit územní podmínky pro dostatečná protihluková opatření. S ohledem na předpokládané vysoké hlukové zatížení obytné zástavby z provozu VRT včetně potřeby speciálních protihlukových opatření je vliv na hlukovou zátěž obyvatel hodnocen jako potenciálně mírně až významně negativní (-2/-1).

Na základě podrobného hodnocení akustického zatížení, které bude provedeno v rámci projektové přípravy záměrů, lze technická protihluková opatření (protihlukové stěny, zářezy aj.) kombinovat i s opatřeními provozními (např. snížení rychlosti, snížení počtu souprav).

Během realizace stavby je dále nutné očekávat mírně negativní vlivy (-1) záměru ve smyslu obtěžování obyvatel samotnou výstavbou, vyvolanou dopravou apod. Jedná se o krátkodobé, dočasné negativní vlivy. K jejich minimalizaci je nutno zajistit standardní opatření k ochraně obyvatel žijících v okolí staveb a podél přístupových tras (minimalizace hluku, prašnosti atd.).

Nutnou podmínkou realizace záměrů je tedy v první řadě upřesnění jejich trasování s cílem minimalizace dopadů na obyvatele a dále pak realizace takového technického řešení, které sníží míru obtěžování hlukem v místech přiblížení se obytné zástavbě (i s ohledem na kumulativní účinek ostatních železničních a silničních staveb v území). V místech, kde budou realizovány protihlukové stěny je též zapotřebí zajistit jejich optické oddělení od zástavby (např. výsadbou dřevin). Rovněž je nutno zachovat či nahradit stávající místní spojení pro pěší a cyklistickou dopravu.

Vlivy A3 ZÚR JMK na veřejné zdraví pak odpovídají výše popsaným vlivům na kvalitu ovzduší a hluk. V okolí dopravních tahů na odpovídajících relacích (D1 hranice kraje – Brno, D2 Brno – Břeclav) je hodnocen dlouhodobý pozitivní mírný sekundární vliv (+1), podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má potenciál převzetí části dopravních výkonů automobilové dopravy a tím i snížení imisí a hlukové zátěže, obtěžujícího efektu silniční dopravy, a zvýšení dopravní bezpečnosti. V okolí hodnocených koridorů je však naopak nutno očekávat negativní vlivy na obyvatele, a to zejména v důsledku hluku z provozu vysokorychlostních tratí a rovněž v souvislosti s obtěžujícími účinky, snížením prostupnosti území atd.

Za nejvýznamnější lze považovat vlivy hluku. Na rozdíl od hluku ze silniční dopravy nejsou pro hluk z provozu železničních tratí v současnosti prokázány přímé účinky na lidské zdraví ve smyslu např.

kardiovaskulárních onemocnění, za prokazatelné účinky se považují obtěžování (pro celodenní hluk – ukazatel L_{dvn}) a rušení spánku (noční hluk – ukazatel L_n). Vlivy obtěžování považuje WHO za prokazatelné od úrovně $L_{\text{dvn}} = 53,7$ dB, rušení spánku od $L_n = 43,7$ dB, tomu pak odpovídají i doporučené hodnoty dle WHO.

Pro kvantitativní vyhodnocení vlivů hluku ze silniční a železniční dopravy v řešeném území byly použity postupy, stanovené autorizačním návodem SZÚ a vycházející z Annex III Směrnice komise (EU) 2020/367. Hodnocení je provedeno pro následující účinky hluku: vysoké obtěžování a vysoké rušení spánku.

Stanovení expozice – tzn. počtu obyvatel dotčených jednotlivými úrovněmi hlukové zátěže – bylo provedeno na základě výsledků modelových výpočtů, popsaných v předchozí kapitole, a výsledků Sčítání lidu, domů a bytů 2021 (dále též „SLDB 2021“) v následujících krocích:

- z dat SLDB 2021 byla extrahována GIS vrstva počtu obyvatel v základních sídelních jednotkách;
- na základě mapových podkladů byla konstruována GIS vrstva obytných domů v řešeném území;
- byl určen přibližný počet obyvatel v jednotlivých domech, přičemž se uvažuje s rovnoměrným rozložením obyvatel v rámci obytné zástavby jednotlivých základních sídelních jednotek (dále též „ZSJ“). Jedná se o určitou nejistotu, která je však v rámci dané úrovně hodnocení akceptovatelná, neboť charakter zástavby v rámci daných ZSJ (jakožto statisticky nejmenších územních jednotek) je obvykle srovnatelný;
- dále byly převzaty výsledky modelových výpočtů hlukové zátěže v okolí vysokorychlostních tratí, nově vkládaných do území v rámci A3 ZÚR JMK. V případě DZ13 se jedná o úsek v celém koridoru, v případě DZ11 se jedná o „rozdílový“ úsek, reprezentující prodloužení vysokorychlostní trati oproti platným ZÚR;
- z výsledků modelování byla získána pásma, reprezentující rozpětí izofon v kroku po 5 dB, a to od 50 dB výše. Vzhledem k charakteru použité metodiky bylo v případě nočního hluku extrapolací odvozeno též pásmo 45 – 50 dB;
- dále byl uplatněn předpoklad, že v rámci realizace záměrů na vybudování vysokorychlostních tratí bude nutně zajištěno splnění hlukových limitů v jejich okolí, tzn. v ochranném pásmu dráhy 60 dB ve dne a 55 dB v noci, mimo ochranné pásmo 55 dB ve dne a 50 dB v noci. Výsledky modelování byly ovšem provedeny pro stav bez protihlukových opatření a u části zástavby se tak vyskytují nadlimitní hodnoty, v těchto lokalitách je nutno snížit hlukovou zátěž na úroveň limitu;
- hodnocené budovy byly tudíž rozděleny podle toho, zda se nacházejí v ochranném pásmu vysokorychlostní trati a byly jim přiřazeny příslušné hodnoty limitu. Výsledná expozice pak byla stanovena následně: pro budovy, nacházející se v pásmech nad úrovní limitů, byla uvažována hodnota limitu, pro ostatní budovy byla pro kvantifikaci uvažována střední hodnota příslušného pětidecibelového pásma.

Výsledky stanovení expozice uvádí následující tabulka. Celkový počet obyvatel pro denní a noční hluk se mírně liší vzhledem k rozdílnému prostorovému rozložení příslušných hlukových pásem (nad 50 dB pro denní a nad 45 dB pro noční hluk).

Tab. A.6.1: Vyhodnocení expozice hluku z provozu vysokorychlostních tratí

Koridor VRT		Koridor DZ13 (počet obyv.)	Prodloužení koridoru DZ11 (počet obyv.)
Denní doba			
Pásmo (dB)	50 - 55	18 299	843
	55 - 60	0	0
Limit (dB)	55	20 422	527
	60	170	14
Celkem		38 891	1 385
Noční doba			
Pásmo (dB)	45 - 50	18 367	619
	50 - 55	0	0
Limit (dB)	50	17 316	301
	55	170	14
Celkem		35 853	934

Z výsledků hodnocení expozice vyplývá, že obytná zástavba v okolí obou koridorů reprezentuje cca 40,3 tis. obyvatel pro denní a 36,8 tis. obyvatel pro noční hluk. Z tohoto počtu se bude protihluková ochrana týkat v případě denního hluku cca 53 % obyvatel, u nočního hluku se jedná o cca 49 % dotčených osob.

V dalším kroku byly odvozeny počty vysoce obtěžovaných a vysoce rušených obyvatel. Vzhledem k tomu, že obtěžování využívá hlukový deskriptor L_{dvn} (den-večer-noc), bylo nutno nejprve určit jeho hodnotu z hodnot pro denní a noční hluk, a tudíž i doplnit data pro „rozdílové části zástavby“ (tzn. nad 50 dB ve dne a pod 45 dB v noci). Na základě prostorové analýzy byla této zástavbě přiřazena hodnota 44 dB, reprezentující pásmo 43-45 dB. U malého počtu domů se rovněž vyskytla opačná situace (denní hluk pod 50 dB a noční nad 45 dB), analogicky byla použita hodnota 49 dB. Výpočet ukazatele L_{dvn} je pak proveden na základě středních hodnot příslušných pásem, u zástavby na hranici limitu pro příslušné limitní hodnoty, a to samostatně pro každý objekt.

Výsledky kvantifikace účinků hluku shrnuje následující tabulka.

Tab. A.6.2: Celkové hodnoty míry silného obtěžování a silného rušení při spánku vlivem provozu VRT

Ukazatel	Koridor DZ13		Prodloužení koridoru DZ11	
	Počet obyv.	Podíl obyv. (%)	Počet obyv.	Podíl obyv. (%)
Obtěžování	5 173	13,2	170	12,3
Rušení spánku	1 981	5,1	61	4,4

Z výsledků hodnocení vyplývá, že i v případě zajištění hlukových limitů bude u části obyvatel docházet k vysokému obtěžování hlukem a rušení spánku. Pro vysoké obtěžování se jedná o cca 13,2 % obyvatel v okolí koridoru DZ 13 a cca 12,3 % obyvatel žijících v okolí prodloužení koridoru DZ11, v případě rušení spánku jde o 5,1 %, resp. 4,4 % obyvatel. Výsledky výpočtu tak adekvátně odrážejí skutečnost, že platné

hlukové limity jsou stanoveny poměrně výrazně nad úrovní doporučených hodnot dle WHO.

Z uvedeného vyhodnocení tak vyplývá potřeba optimalizace vedení trasy v rámci koridoru či realizace dalších opatření tak, aby i při splnění hlukových limitů byl rozsah obytné zástavby, dotčené hlukem právě na úrovni limitu či na úrovních těsně podlimitních, co nejmenší. Jelikož zmíněná další opatření nelze legislativně vynutit, nejsou taxativně jmenována. Je však možné přinejmenším doporučit, aby v místech, kde se koridory přibližují k obytné zástavbě, byly vytvořeny územní podmínky pro umístění protihlukových valů či stěn ve větší míře, než bude požadované minimum pro splnění hygienických limitů (optimálně až na úroveň ochrany 54 dB ve dne a 44 dB v noci).

Výše uvedené hodnocení ovšem bere v úvahu pouze hlukovou zátěž z provozu VRT. Oba koridory jsou však ve významných úsecích vedeny v souběhu se stávajícími železničními tratěmi (v případě koridoru DZ11 se jedná o celý úsek, koridor DZ13 vede souběžně s železnicí od Ostopovic po okrajovou část Bohunic), z čehož plynou dvě podstatné modifikace. Pro širší území (v pásmech podlimitních hodnot) platí, že součtová hluková zátěž, a tudíž i počet obtěžovaných a rušených osob bude patrně oproti provedenému výpočtu vyšší (ovšem s tím, že významný podíl těchto obyvatel je hlukem zatěžován i v současnosti). V blízkém okolí stávajících tratí, kde jsou již v současnosti limity překračovány, však naopak dojde ke snížení hlukové zátěže a tím i míry obtěžování a rušení, neboť po realizaci staveb bude nutno nově dimenzovat protihlukovou ochranu na úroveň limitních hodnot, a to v součtu pro stávající i novou železniční trať.

Kromě hluku je nutno v případě železničních tratí brát v úvahu i aspekt vibrací. Projíždějící vlaky jsou zdrojem kmitání, které se přenáší půdním prostředím do okolí. Vzniklé vibrace mohou rovněž působit jako rušivý či obtěžující aspekt. I v tomto případě je nejvýznamnějším opatřením optimalizace vedení trati v rámci koridoru – z výsledků měření vyplývá, že vliv vibrací výrazně klesá se vzdáleností od trati a významněji se projevuje pouze v řádu nižších desítek metrů, a to i u vysokorychlostních tratí. V případě vedení trati v bezprostřední blízkosti obytné zástavby je pak nutno aplikovat technická opatření k minimalizaci vlivu vibrací na obyvatele.

Z dalších vlivů na obyvatelstvo je nutno brát v úvahu ovlivnění faktorů pohody bydlení a vliv na prostupnost území. Samotná VRT může působit též jako rušivý vizuální prvek v území (jakkoli bude tento faktor pravděpodobně převážen vlivem hluku z provozu trati). V rámci realizace stavby je nicméně nutno provést vegetační úpravy, které ji začlení do okolní krajiny a zmírní alespoň její vizuální působení. To se týká zejména úseků s dlouhými a vysokými protihlukovými stěnami. Co se týče prostupnosti území, komunikace naruší cestní propojení, využívaná obyvateli žijícími v okolí koridorů. V tomto případě je nezbytnou podmínkou zajištění bezkolizních propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.

Za předpokladu dodržení výše uvedených podmínek je vliv obou koridorů na obyvatelstvo hodnocen jako přijatelný, byť negativní; a to na hranici mírného až významného vlivu (-2/-1) podle rozsahu a důslednosti uplatňovaných opatření pro zmírnění negativních vlivů trati.

Krátkodobé vlivy jsou spojeny se samotnou realizací záměru, jedná se o obvyklé vlivy stavební činnosti a související dopravy. Tyto vlivy se týkají znečištění ovzduší a hluku a jsou tudíž popsány výše. Střednědobé vlivy se nepředpokládají.

A.6.2.3. Vlivy na biologickou rozmanitost, flóru a faunu

Výstavbou dopravní infrastruktury bude na ploše zničena veškerá vegetace, živočichové budou buď vyhubeni, nebo přinuceni lokalitu opustit. Okolí linie dopravní stavby bude opuštěno migrujícími druhy, kterým se zásahem do krajiny sníží atraktivita prostředí. Přítomnost lidí a hluk z provozu mechanizace ve fázi výstavby působí na řadu živočišných druhů odpudivě. Spektrum flóry i fauny se změní ve prospěch synantropních prvků.

Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, negativní vliv se projeví na populace ptáků. Ptáci jsou natolik mobilní, že přímé usmrcení při výstavbě nehrozí a za splnění podmínek kácení dřevin nebudou zničena jejich hnízda. Naopak negativní dopad na zvířata pohybující se po zemi s relativně malým teritoriem může být významný.

Železniční provoz produkuje hluk, světlo i v noci. Některé druhy živočichů tato skutečnost přinutí lokalitu opustit. Železnice zejména vysokorychlostní trať představuje významnou liniovou bariéru, která může zkomplikovat případně znemožnit pohyb člověka a živočichů v krajině.

Nové a měněné koridory byly hodnoceny zejména z hlediska střetů s prvky ochrany přírody – velkoplošná zvláště chráněná území, maloplošná zvláště chráněná území, lokality soustavy Natura 2000, územní systém ekologické stability (ÚSES) na regionální a nadregionální úrovni, přítomnost lokality zvláště chráněného druhu s národním významem. Vzhledem k tomu, že železnice jsou významnými migračními bariérami, bylo sledováno umístění koridorů v biotopu vybraných zvláště chráněných druhů velkých savců (jádrové území migrace, migrační koridor, kritické místo migrace). Pozornost byla také věnována migračním koridorům ptáků a letounů.

Žádný ze záměrů řešených v A3 ZÚR JMK nezasahuje do zvláště chráněných území.

Změna koridoru DZ11 se těsně přibližuje EVL Trkmanské louky, lokalitě zvláště chráněných druhů s národním významem pcháč žlutoostenný, solenka valerandova a bukač velký. Předmětem ochrany v EVL je rostlinný druh pcháč žlutoostenný. Další cenné biotopy jsou východně dálnice D2 v PP Trkmanec – Rybníčky. Celkově jsou cenné biotopy umístěny východně stávající žel. tratě a silnice II/425, která tvoří jak hranici vymezeného koridoru DZ11, tak hranici lokality výskytu národně významných zvláště chráněných druhů. Přímé ohrožení lokalit lze proto vyloučit. Realizací záměru dojde ale ke zvýšení rizika zavlečení invazních druhů do území a eutrofizace okolí vysokorychlostní tratě. Vliv byl vyhodnocen jako potenciální mírně negativní (-1).

Koridor DZ11 kříží nadregionální koridor K 158T. NRBK je zde již přerušen přítomnou žel. tratí. Realizace VRT tuto skutečnost zhorší. Vzhledem k rovinatému terénu je minimalizace negativních vlivů obtížná. Je potřeba řešit v dalších fázích řízení, a to společně s překonáním přítomné žel. tratě. Koridor DZ13 kříží dva lesní nadregionální biokoridory K 139MH a K 139MB. Nadregionální biokoridory jsou kříženy prakticky kolmo, což představuje nejkratší možné křížení. Nejsou navrženy úpravy biokoridorů. Opatřeními ke zmírnění negativních vlivů jsou především minimalizace skutečných vzájemných překryvů při zpřesňování vymezení ploch a koridorů a dle konkrétních terénních možností případně i mimoúrovňová křížení. Vlivy na prvky ÚSES byly hodnoceny jako mírně negativní (-1).

Vysokorychlostní trať je v krajině význačnou migrační bariérou. Zvýšenou migraci zvěře lze předpokládat v územích migračně významných, při střetech s migračním koridorem. Zvýšené riziko je při umístění nové dopravní stavby do místa s již identifikovanou migrační bariérou (kritická místa migrace). K této situaci dochází u koridoru DZ13, který prochází třemi územími se zvýšenou migrací (migrační koridory). Koridor je vymezen v souběhu s dálnicí D1. Na dálnici D1 jsou vymezena kritická místa migrace Domašov, Říčany a Popůvky. Negativní vliv na migraci v těchto místech řešený koridor

ještě prohlubuje. Realizace záměru vyvolá zhoršenou prostupnost území. Vliv koridoru DZ13 na migrační prostupnost byl hodnocen jako potenciální významně negativní (-2). U záměru realizace vysokorychlostní tratě je nezbytné zajistit dostatečnou prostupnost dopravního tělesa pro živočichy v koordinaci s řešením migrační prostupnosti na D1.

Vysokorychlostní železnice jsou řazeny dle *Metodiky monitoringu a sběru dat k určení významných migračních koridorů ptáků a létajících savců na úrovni ČR (2017)* mezi rizikové stavby z hlediska migrací ptáků a létajících savců. Pro nízkolétající druhy pěvců a letounů mohou být nepřekonatelnou bariérou (významné ohrožení bylo identifikováno u sov, dálkových a středních migrantů u letounů a sedentárních druhů letounů). Vymezení koridorů pro VRT v navazující ÚPD je potřeba řešit s ohledem na zmírnění negativních vlivů na migraci ptáků a letounů (např. vegetační bariéry, ozelenění).

6.2.4. Vlivy na půdu

Nejzávažnějším vlivem všech nových staveb je zábor jak zemědělské, tak lesní půdy. Trvalý zábor půdy představuje dlouhodobý a trvalý negativní vliv. Za významně negativní lze považovat zejména zábor půd I. a II. třídy ochrany, viničních tratí a lesů kategorie ochranných a zvláštního určení.

Při hodnocení navržených koridorů byla zohledněna přítomnost půd I. a II. třídy ochrany, viničních tratí a lesů kategorie hospodářských, ochranných a zvláštního určení.

Kvalifikovaný odhad záborů ZPF a PUPFL navrhovaných A3 ZÚR JMK je součástí Odůvodnění A3 ZÚR JMK (kapitola K Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu). Celkový zábor pro koridor DZ13 byl stanoven na 70 ha, pro změnu koridoru DZ11 na 30 ha.

Zemědělský půdní fond

Záměry v oblasti dopravy mohou mít významně negativní vlivy na zemědělskou půdu. Zejména dopravní trasy ve zcela nové stopě znamenají, v závislosti na své délce, zábory v řádu desítek hektarů půdy, mnohdy vysoce kvalitní půdy.

K významně negativnímu vlivu tedy dojde v případech, kdy budou koridory většinou své rozlohy vymezeny na nadprůměrně produkčních půdách. Koridory ZÚR JMK jsou vymezeny v šíři vyšší, než je reálná potřeba odnětí půdy ze ZPF. Po upřesnění koridorů (lze podrobněji definovat v navazující ÚPD nebo projektové přípravě záměru) bude rozsah záboru snížen.

U změny koridoru DZ11 se předpokládá zábor ZPF na úrovni 21 ha, z toho cenných půd v I. a II. třídě ochrany cca 3 ha, což představuje cca 10 % z celkového záboru. Vliv na ZPF je hodnocen vzhledem k poměrně malému rozsahu záboru jako potenciální mírně až významně negativní (-1/-2).

Na základě zpracovaného odhadu záboru, lze u koridoru DZ13 předpokládat zábor ZPF na úrovni 49 ha, z toho cenných půd v I. a II. třídě ochrany cca 41 ha, což představuje cca 59 % z celkového záboru. Vliv na ZPF je hodnocen jako významně negativní (-2).

Specifikem JMK jsou rozsáhlé viniční tratě. Koridory navržené v A3 ZÚR JMK do viničních tratí nezasahují.

Pozemky určené k plnění funkcí lesa

Záměry dopravní infrastruktury jsou často spojeny s trvalými zábory PUPFL. K záborům PUPFL dochází v porovnání se ZPF u dopravních staveb v řádově nižším rozsahu. Za významně negativní vliv je považována fragmentace větších lesních celků celou šíří koridoru, zásah do lesa je tím nevyhnutelný, a zásah do lesů kategorie zvláštního určení a lesů ochranných. Oproti ZPF je v případě lesů možná vyšší

variabilita vedení trasy VRT v koridoru, čímž mohou být vlivy na lesy účelně minimalizovány. Krátké průchody lesními porosty nebo potenciální zásahy do lesních okrajů jsou hodnoceny méně významně. V případě zásahů do menších lesních enkláv jsou vlivy hodnoceny méně významně z důvodu možnosti minimalizace vlivů adekvátním vedením VRT v koridoru. Koridory A3 ZÚR JMK jsou vymezeny v šíři vyšší, než je reálná potřeba odnětí půdy z PUPFL. Po upřesnění koridorů na parametry VRT (lze podrobněji definovat v navazující ÚPD nebo projektové přípravě záměru) bude rozsah záboru snížen. Koridor DZ11 kříží okrajové části čtyř vymezených linií lesa zvláštního určení. V současné době jsou linie ukončeny stávající tratí. Rozsah zásahu je malý pod 1 ha. Vliv je hodnocen jako potenciální mírně negativní (-1).

Koridor DZ13 je poměrně významně veden přes lesní pozemky kategorie lesa hospodářského (očekávaný zábor 17 ha lesů hospodářského) a mírně zasahuje i na plochu lesa zvláštního určení (0,2 ha). Záměr poměrně významně dělí lesní porosty na menší celky. Vliv na PUPFL a na fragmentaci lesních porostů je hodnocen jako potenciální významně negativní (-2).

A.6.2.5. Vlivy na horninové prostředí

Stavby dopravní infrastruktury ovlivňují stav nerostných surovin v oblasti díky svým velkým nárokům na stavební materiál (např. drcené kamenivo). Dále mohou zasahovat přímo do horninového prostředí např. zářezy VRT, tunely. U těchto vlivů nemusí jít vždy o přímo negativní vliv. Problémem může být omezení možností těžby v případě, že nový úsek navržené železnice zasahuje do ložiska nerostných surovin (respektive dobývacího prostoru nebo chráněného ložiskového území).

Pro účely posouzení vlivu A3 ZÚR JMK na zdroje nerostných surovin je indikátorem vlivu průnik navrženého koridoru s ložiskově chráněným územím (dobývací prostor, chráněné ložiskové území, ložisko nerostných surovin). Posuzovány byly rovněž podmínky pro umístění stavby v oblastech dotčených těžební činností (poddolovaná území). Dalším indikátorem pro posouzení předložených záměrů je přítomnost svahových deformací v koridorech a plochách posuzovaných záměrů (území se sesuvy).

Změna koridoru DZ11 nezasahuje do zájmů ochrany horninového prostředí.

Koridor DZ13 v oblasti mezi Javůrkem a hranicí kraje Vysočina zasahuje na poddolovaná území po těžbě železných rud. Vliv je hodnocen jako potenciální mírně negativní (-1).

A.6.2.6. Vlivy na povrchové a podzemní vody

Realizace záměrů dopravní infrastruktury má převážně negativní vlivy na povrchové a podzemní vody.

U nových dopravních staveb nelze vyloučit riziko ovlivnění útvarů povrchových a podzemních vod. Realizací a provozem záměrů mohou být negativně ovlivněny zejména hydromorfologie vodních toků (křížení vodních toků, souběh s vodním tokem) a hladina podzemní vody (hlubší zářezy, tunely).

Nárůstem zpevněných ploch dochází k urychlenému povrchovému odtoku, omezení přirozené infiltrace atmosférických srážek a ovlivnění odtokových poměrů náspy, zářezy nebo při křížení vodních toků.

K významně negativnímu dotčení odtokových poměrů může dojít při průchodu záplavovými územími. Zejména v případech, kdy není místo rozlivu kříženo kolmo na vodní tok nejkratším možným způsobem (riziko vzduť hladiny, omezení přirozené transformace povodňové vlny apod.). K vzduť vodní hladiny může též docházet u nedostatečně kapacitních mostních konstrukcí, propustků nebo mostků. Z hlediska protipovodňové ochrany je proto nutné tyto vlivy maximální měrou eliminovat

a v záplavových území navrhovat dostatečně kapacitní přemostění nebo taková řešení, která nezhorší odtokové poměry v oblasti. Významnost negativního vlivu je závislá na velikosti územního střetu.

V měřítku ZÚR bylo hodnoceno umístění koridoru na území CHOPAV, dotčení ochranných pásem vodních zdrojů všech stupňů a dotčení ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů a minerálních vod, možný vliv na odtokové podmínky území (zásah do záplavových území Q_{100} přítomných toků), vlivy na vodní útvary, ovlivnění vodního režimu.

Změna koridoru DZ11 okrajově zasahuje do OP II.b stupně vodního zdroje Velké Bílovice, vrty, studna. Riziko negativního ovlivnění podzemních vod je hodnoceno jako zanedbatelné až potenciální mírně negativní (0/-1). Koridor prochází záplavovým územím řek Dyje, Štinkovka, Trkmanka a může ovlivnit odtokové poměry v území. Vliv je hodnocen jako potenciální mírně negativní (-1).

Koridor DZ13 zasahuje na záplavové území Q_{100} řeky Leskavy, kterou také 3x kříží. Kříží dalších 14 vodních toků. Je zde riziko ovlivnění odtokových poměrů. Vliv byl vyhodnocen jako mírně až významně negativní (-1/-2). Dle Studie Proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav (Sudop Praha, 2020) se předpokládá na trase koridoru DZ13 tunelové vedení VRT. Nelze vyloučit negativní ovlivnění podzemních vod. Vliv byl vyhodnocen jako potenciální mírně negativní (-1).

V rámci projektové přípravy všech záměrů je nezbytné učinit všechny schůdné kroky k omezení nepříznivých vlivů na stav vodního útvaru. V případě zhoršení či znemožnění dosažení dobrého stavu nebo dobrého ekologického potenciálu útvaru povrchové nebo podzemní vody je možné záměr realizovat pouze na základě výjimky dle zákona č. 254/2001 Sb. stanovené vodoprávním úřadem.

A.6.2.7. Vlivy na hmotné statky

Za negativní vliv lze považovat vymezení ploch a koridorů na zastavěná území obcí. Koridory A3 ZÚR JMK jsou vymezeny v šíři vyšší, než je reálná potřeba. Lze předpokládat minimalizaci vlivů v navazujících ÚPD nebo projektové přípravě při vymezování záměru. Koridor DZ13 prochází v lokalitách – Kývalka, Troubsko, Starý Lískovec a Bohunice zastavěným územím, kterému se nedá v rámci koridoru vyhnout. Vliv na hmotný majetek je hodnocen jako potenciálně významně negativní (-2).

V rámci vyhodnocení vlivů na hmotný majetek a kulturní památky je potřeba také upozornit na problematiku vibrací. Kolejová doprava je výrazným zdrojem vibrací. Takto generované vibrace nedosahují hodnot, které by mohly poškozovat lidské zdraví, nicméně mají velmi negativní vliv na konstrukci zasažených staveb. Těmito vibracemi je zasažena zástavba nacházející se v těsné blízkosti od okraje tratě (vzdálenost v řádu metrů). Kromě počtu průjezdů kolejových souprav je pro jejich hodnocení důležitý i typ geologického podloží, a především konstrukce a statika dotčené budovy. Zejména staré budovy nebo sakrální stavby bez železobetonového věnce mohou být působením vibrací výrazně poškozovány. Riziková je také realizace staveb umístěných pod zemí (tunely). Problematiku je nezbytné zohlednit v navazujících řízeních (územní a stavební řízení, EIA).

A.6.2.8. Vlivy na kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického

V rámci hodnocení vlivů na kulturní památky včetně dědictví architektonického a archeologického bylo identifikováno dotčení následujících jevů: nemovité kulturní památky plošného rozsahu, nemovité národní kulturní památky, památkově chráněná území (městské památkové rezervace, vesnické památkové rezervace, městské památkové zóny, vesnické památkové zóny a jejich ochranná pásma), památky s mezinárodním statusem (UNESCO), archeologické památkové rezervace a území s archeologickými nálezy (ÚAN) I. a II. kategorie (ÚAN I. a II. kategorie zahrnují území s pozitivně prokázaným a dále bezpečně předpokládaným výskytem archeologických nálezů a území, na němž

dosud nebyl pozitivně prokázán výskyt archeologických nálezů, ale určité indicie mu nasvědčují; pravděpodobnost výskytu archeologických nálezů je 51-100%).

Z hlediska vlivů na kulturní a historické hodnoty nepředstavují záměry dopravní infrastruktury významné negativní vlivy. Dopravními stavbami jsou zpravidla dotčena území s pravděpodobným výskytem archeologických nálezů (ÚAN I. a II. kategorie), významnost vlivu není v rámci hodnocení považována za významnou, neboť ochrana kulturního dědictví je legislativně zajištěna záchrannými archeologickými výzkumy.

Koridor DZ13 zasahuje na území s archeologickými nálezy I. a II. kategorie. Vliv je hodnocen jako zanedbatelný až potenciální mírně negativní (0/-1).

A6.2.9 Vlivy na krajinu

Naplnění A3 ZÚR JMK bude spojeno s vlivy na krajinu (krajinný ráz) dotčeného území. Využitím navrhovaných koridorů dojde k posílení antropogenního charakteru území. Rozsah míry tohoto vlivu je dán charakterem využití navrhovaných koridorů a charakterem území, ve kterém jsou koridory vymezeny. Obecně lze konstatovat, že závažněji se vlivy na krajinu projeví v územích, ve kterých jsou antropogenní složky zastoupeny v menším rozsahu, v územích s převahou neurbanizovaných ploch.

Stavby železniční dopravy mají charakter dlouhých linií a ovlivňují poměrně rozsáhlé části krajiny. Míra vlivu dopravních staveb na krajinu vzrůstá s jejich šířkou, rozsahem terénních úprav, které jsou jejich výstavbou vyvolány a množstvím a způsobem provedení doprovodných staveb a zařízení. Rozsah vlivu je dále dán modelací terénu, terénním pokryvem a charakterem krajinného prostředí. Vznik nové antropogenní linie v urbanizovaném prostředí je obecně přijímán lépe než v členité přírodní krajině.

Nové dopravní stavby mají převážně negativní vliv na krajinný ráz. Především je tento faktor významně negativní v lokalitách s hodnotným krajinným rázem, jako jsou velkoplošná zvláště chráněná území, přírodní parky a krajinné památkové zóny.

Koridor DZ13 zasahuje do okrajové části přírodního parku (PPk) Údolí Bílého potoka, v blízkosti do 500 m od navrženého koridoru se nachází hranice PPk Podkomorské lesy a PPk Bobrava. Realizace VRT v nové stopě má poměrně závažný vliv na krajinný ráz. Navržený koridor je ale vymezen v širším koridoru dálnice D1, se kterou bude tvořit výraznou antropogenní linii v krajině. Záměr VRT bude přispívat k fragmentaci krajiny. Vliv na krajinný ráz a fragmentaci krajiny byl vyhodnocen jako potenciální mírně až významně negativní (-1/-2).

Změna koridoru DZ11 představuje prodloužení VRT z Šakvic do Rakvic. V trase je v současné době železniční trať. Dojde ke zvýraznění antropogenní linie v krajině. Vliv je hodnocen jako potenciální mírně negativní (-1).

A.6.3. Hodnocení synergických a kumulativních vlivů

A.6.3.1. Zjištění a popis stavu životního prostředí a složek, které by mohly být negativně ovlivněny

Pro hodnocení kumulativních a synergických vlivů byly použity informace o stavu životního prostředí a o složkách, které by mohly být negativně ovlivněny z kapitoly tohoto hodnocení A.3. *Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyla uplatněna Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.*

A.6.3.2. Identifikace a popis možných kumulativních a synergických vlivů, posouzení těchto vlivů

V následujícím textu jsou popsány potenciální kumulativní a synergické vlivy hodnocených koridorů pro vysokorychlostní železniční tratě DZ11 a DZ13 se stávajícími a navrhovanými záměry. Hodnocení je provedeno dle metodiky uvedené v příloze č. 1 hodnocení SEA na základě územních střetů nebo blízkosti hodnocených koridorů DZ11 a DZ13 se stávajícími a navrhovanými záměry.

Stávající záměry

Ze stávajících záměrů byly pro hodnocení kumulativních a synergických vlivů změny koridoru DZ11 identifikovány následující záměry:

- dálnice D2
- silnice II/425
- silnice II/421
- železnice Brno – Břeclav
- železnice Zaječí – Hodonín
- el. vedení ZVN 400 kV a VVN 220 kV

Ze stávajících záměrů byly pro hodnocení kumulativních a synergických vlivů koridoru DZ13 identifikovány následující záměry:

- dálnice D1
- silnice I/23, úsek Třebíč – D1 a úsek D1 – Brno
- silnice I/43
- silnice I/52
- silnice II/602
- silnice II/386
- železnice Brno – Okříšky
- železnice Brno – Břeclav
- el. vedení ZVN 400 kV a VVN 220 kV

Navrhované záměry

Z navrhovaných záměrů byly pro hodnocení kumulativních a synergických vlivů koridorů DZ11 a DZ13 použity záměry (plochy a koridory) vymezené v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK, právní stav po 2. aktualizaci), další záměry navrhované v hodnocené A3 ZÚR JMK (žádný takový záměr nebyl identifikován) a záměry vymezené v PÚR ČR (závazné znění od 1.9.2021).

Z navrhovaných záměrů byly pro hodnocení kumulativních a synergických vlivů koridoru DZ11 identifikovány následující záměry:

- DZ06 Trať č. 254 Šakvice – Hustopeče u Brna, optimalizace a elektrizace
- DI06 Zaječí, terminál IDS
- DS11 D2 MÚK Velké Pavlovice
- POT06 Poldr Přítluky

Z navrhovaných záměrů byly pro hodnocení kumulativních a synergických vlivů koridoru DZ13 identifikovány následující záměry:

- TEE03 Čebín – Přibyslavice – hranice kraje (– Mírovka), zdvojení vedení 400 kV
- TEE28 (Slavětice –) hranice kraje – Veverské Knínice, zdvojení vedení 400 kV
- TEP05 VTL plynovod Kralice – Bezměrov; úsek severně od Brna
- DS10 D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek
- DS40 I/43 Troubsko (D1) – Kuřim
- DS36 II/602 Bosonohy, obchvat
- POP10 Opatření na hlavních brněnských tocích

TET01 (JE Dukovany –) hranice kraje – Brno, horkovod z elektrárny Dukovany

DZ03 Trať č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje; optimalizace s elektrizací a částečným zdvojkolejněním

DZ11 VRT Brno – Šakvice

E26 Plocha elektrické stanice 400/110 kV Opočíněk včetně koridoru pro její zapojení do přenosové soustavy a koridory pro dvojité vedení 400 kV Čechy Střed – Opočíněk a Opočíněk – Sokolnice, včetně souvisejících ploch pro rozšíření elektrických stanic Čechy Střed a Sokolnice.

E27 Koridory pro dvojité vedení 400 kV v úsecích Přestice–Milín, Milín–Chodov, Milín–Sokolnice, Milín–elektrárna Orlická a souvisejících ploch pro rozšíření elektrických stanic Milín, Přestice, Chodov a Sokolnice

Prověřili jsme záměry v informačním systému Cenia, pro které bylo v posledních 7 letech vydáno souhlasné stanovisko, nebo byla prodloužena platnost souhlasného stanoviska. Žádný takový záměr nebyl uvnitř nebo v blízkosti posuzovaných koridorů DZ11 a DZ13 nalezen.

Koridor DZ11

U koridoru DZ11 byly identifikovány potenciální významné negativní kumulativní vlivy (-2) na hlukovou situaci a lidské zdraví se stávající dálnicí D2.

Potenciální mírné negativní kumulativní vlivy (-1) na hlukovou situaci a lidské zdraví byly identifikovány se silnicemi II/425 a II/421, s železnicemi Brno – Břeclav a Zaječ – Hodonín a se záměrem DI06 v ZÚR JMK.

Potenciální mírné negativní kumulativní vlivy (-1) na krajinný ráz byly identifikovány s dálnicí D2 a s el. vedením 400 kV.

Koridor DZ13

U koridoru DZ13 byly identifikovány potenciální významné negativní kumulativní vlivy (-2) na hlukovou situaci a lidské zdraví s dálnicí D1, silnicemi I/23 a I/52 a se záměry DS10, DS40 a DZ11 v ZÚR JMK.

Potenciální významné negativní kumulativní vlivy (-2) na krajinný ráz byly identifikovány s dálnicí D1, s el. vedením ZVN 400 kV, se záměry TEE03 a TEE28 v ZÚR JMK a se záměry E26 a E27 z PÚR ČR (v blízkosti PPK Údolí Bílého potoka, Podkomorské lesy, Bobrava).

Potenciální významné negativní kumulativní vlivy (-2) na migrace velkých savců byly identifikovány s dálnicí D1 a se záměrem DS10 v ZÚR JMK.

Potenciální mírné negativní kumulativní vlivy (-1) na krajinný ráz byly identifikovány s dálnicí D1, s el. vedením ZVN 400 kV, se záměry TEE03, TEE28 v ZÚR JMK a se záměry E26 a E27 z PÚR ČR, se silnicemi I/23 a I/52, se záměry DS10, DS40 a DZ11 v ZÚR JMK (vše mimo kontakt s PPK Údolí Bílého potoka, Podkomorské lesy, Bobrava) a s VVN 220 kV (v blízkosti PPK Údolí Bílého potoka, Podkomorské lesy, Bobrava).

Potenciální mírné negativní kumulativní vlivy (-1) na hlukovou situaci a lidské zdraví byly identifikovány se stávajícími silnicemi I/43, II/602, II/386, s železnicemi Brno – Okříšky a Brno – Břeclav a se záměry DS36 a DZ03 v ZÚR JMK.

Vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů v území ovlivněných prostorovou kumulací ploch a koridorů (Brno-jih, Vyškovsko)

V ZÚR JMK byla vymezena dvě území ovlivněná prostorovou kumulací ploch a koridorů a to „Brno-jih“ a „Vyškovsko“. Do území „Brno-jih“ zasahuje hodnocený koridor DZ13, do území „Vyškovsko“ nezasahuje žádný z hodnocených koridorů.

V území „Brno-jih“ byly identifikovány potenciální významné negativní kumulativní vlivy (-2) na hlukovou situaci a lidské zdraví koridoru DZ13 s dálnicí D1, silnicemi I/23 a I/52 a se záměry DS10 a DS40

v ZÚR JMK a potenciální mírné negativní kumulativní vlivy (-1) na hlukovou situaci a lidské zdraví se stávajícími silnicemi I/43, II/602, s železnicemi Brno – Okříšky a Brno – Břeclav a se záměry DS36 a DZ03 v ZÚR JMK. Vedle těchto vlivů mohou nastat mírné negativní kumulativní vlivy (-1) na hlukovou situaci a lidské zdraví i se stávajícími nebo navrhovanými dopravními záměry v území „Brno jih“.

V území „Brno jih“ byly identifikovány potenciální mírné negativní kumulativní vlivy (-1) na krajinný ráz s dálnicí D1, se silnicemi I/23, I/43, I/52, se záměry DS10 a DS40 v ZÚR JMK. Vedle těchto vlivů mohou nastat mírné negativní kumulativní vlivy (-1) na krajinný ráz i s dalšími stávajícími nebo navrhovanými záměry v území „Brno jih“.

Dále v území „Brno jih“ může koridor DZ13 mít potenciální mírné negativní kumulativní vlivy (-1) s ostatními stávajícími nebo navrhovanými záměry na půdu (navýšení záboru ZPF).

U ostatních složek životního prostředí (ovzduší, biologická rozmanitost, fauna a flóra, horninové prostředí, voda, klima, hmotné statky, kulturní dědictví) byly potenciální kumulativní vlivy koridoru DZ13 s ostatními stávajícími a navrhovanými záměry vyhodnoceny jako nulové nebo zanedbatelné (0).

A.6.3.4. Vymezení opatření

K minimalizaci negativních kumulativních vlivů v oblasti hluku a lidského zdraví je navrženo následující opatření:

- V rámci přípravy konkrétních záměrů vysokorychlostních železničních tratí optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení trati k obytné zástavbě zohlednit potřebu ploch pro protihluková opatření (v rozsahu bezpečně zajišťujícím splnění hlukových limitů) a zmírnění jejího pohledového působení (vegetační bariéry apod.). Uvažovat přitom nejen potřeby vyplývající z vlivu konkrétního záměru, ale též potřeby zohledňující případné kumulativní vlivy daného záměru s dalšími zdroji hluku v příslušné lokalitě.

To znamená zpracování společné hlukové studie, ve které hluk z vysokorychlostní železniční trati a hluk ze všech stávajících a navrhovaných silnic a železnic v dotčeném území je vyhodnocen ve společné hlukové studii.

U vysokorychlostní železniční trati a průmyslových zdrojů (průmysl, spalovny, teplárny, dobývací prostory atd.) nemůže dojít ke kumulaci nebo synergii hlukové zátěže. Charakter hluku z dopravy a ze stacionárních zdrojů je odlišný, každý má svoje vlastní limity.

K minimalizaci negativních kumulativních vlivů v oblasti krajinného rázu je navrženo následující opatření:

- V rámci přípravy konkrétních záměrů vysokorychlostních železničních tratí minimalizovat kumulativní vlivy na krajinný ráz s ostatními stávajícími nebo navrhovanými záměry obdobného charakteru (dálnice, čtyřpruhové silnice, ostatní vysokorychlostní tratě a el. vedení ZVN 400 kV a VVN 220 kV) vhodným technickým řešením nových záměrů.

K minimalizaci negativních kumulativních vlivů v oblasti migrace velkých savců je navrženo následující opatření:

- V rámci přípravy jednotlivých úseků vysokorychlostních železničních tratí zajistit dostatečnou průchodnost tratě pro velké savce v návaznosti na souběžně procházející dálnici D1.

Minimalizaci negativních vlivů na ostatní složky životního prostředí zajišťují v dostatečné míře opatření uvedená v kapitole A.8. *Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí a příloze č. 2.*

A.6.3.5. Stanovení pravidel monitorování kumulativních a synergických vlivů

Není navrženo žádné speciální monitorování kumulativních a synergických vlivů. Pravidla monitorování vlivů na životní prostředí navržená v kapitole A.10. *Návrh ukazatelů pro sledování vlivu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí* pokrývají dostatečně i monitorování kumulativních a synergických vlivů.

A.6.4. Přeshraniční vlivy

A3 ZÚR JMK vymezuje koridory pro záměry veřejné dopravní infrastruktury republikového a nadmístního významu, u kterých se předpokládá návaznost v sousedních krajích a státech.

V rámci hodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na životní prostředí a lidské zdraví nebyly identifikovány žádné potenciálně negativní vlivy přesahující hranice České republiky.

Vyhodnocením nových a měněných koridorů navržených v A3 ZÚR JMK nebyly identifikovány vlivy, které by mohly zásadním způsobem ovlivnit kvalitu složek životního prostředí v území za hranicemi Jihomoravského kraje.

Záměry, jejichž realizace může být spojena s vlivy na složky životního prostředí na území sousedních krajů, jsou uvedeny v následující tabulce včetně identifikace složek životního prostředí, které mohou být ovlivněny. Jsou uvedeny vlivy potenciální trvalé, přímé, které budou vyvolány v případě realizace uvedených záměrů. Lze predikovat také vznik vlivů krátkodobých a střednědobých, které budou vyvolány době provádění stavebních prací. Jedná se o běžné vlivy spojené s prováděním staveb, tj. zvýšení hlukové zátěže v okolí stavby, zvýšení emisní zátěže ze stavebních strojů a mechanismů, ovlivnění stanovišť v okolí stavby, dočasné zábory ZPF.

Přehled záměrů přesahující hranice kraje (sousední kraje)

- DZ13 VRT (Praha-) hranice kraje - Brno

Tab. A.6.2: Hodnocení záměrů přesahujících hranice kraje (sousední kraje)

Kód záměru	Název záměru	potenciální vlivy na životní prostředí spojené s realizací záměru
DZ13	VRT (Praha-) hranice kraje - Brno	Ovlivnění krajinného rázu, zábor PUPFL, ovlivnění stanovištních podmínek na území kraje Vysočina

A.6.5. Shrnutí kapitoly 6

Všechny navržené koridory vymezené v A3 ZÚR JMK jsou hodnoceny jako akceptovatelné. A3 ZÚR JMK jako celek nebude mít dle provedeného hodnocení významný negativní vliv na životní prostředí. Potenciální mírné a potenciální významné negativní vlivy na sledované složky životního prostředí, které byly identifikovány v rámci vyhodnocení jednotlivých koridorů, lze minimalizovat nebo vyloučit navrhovanými opatřeními.

Souhrnné vyhodnocení jednotlivých záměrů je uvedeno v následující tabulce:

Tab. A.6.3: Celkové hodnocení záměrů navržených v A3 ZÚR JMK

Kód záměru	Ovzduší, klima	Obyvatelstvo lidské zdraví	Vody	Půdy	Horninové prostředí	Biologická rozmanitost	Hmotné statky	Kulturní a historické památky	Krajina
DZ11	+1	-1/-2	-1	-1/-2	0	-1	-1	0	-1
DZ13	+1	-1/-2	-1/-2	-2	-1	-2	-2	0/-1	-1/-2

U změny koridoru DZ11 byly identifikovány potenciální významné negativní vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví (hodnocení -1/-2) s ohledem na předpokládané hlukové zatížení obyvatel, půdy (hodnocení -1/-2) z důvodu záboru cenných půd II. třídy ochrany.

U koridoru DZ13 byly identifikovány potenciální významné negativní vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví (hodnocení -1/-2) s ohledem na předpokládané hlukové zatížení obyvatel, na vody (hodnocení -1/-2) z důvodu možného významného ovlivnění odtokových poměrů, na půdy (hodnocení -2) z důvodu vysokého záboru cenných půd I. a II. třídy ochrany, velkého záboru PUPFL a fragmentace lesních porostů, na biologickou rozmanitost (hodnocení -2) zejména s ohledem na možné významné ovlivnění migrací, na hmotné statky (hodnocení -2) z důvodu přítomnosti zastavěného území v celé šířce koridoru a na krajinu (hodnocení -1/-2) z důvodu dotčení přírodního parku a fragmentace krajiny.

Byly identifikovány potenciální významné negativní kumulativní vlivy koridorů pro výstavbu vysokorychlostní železniční trati DZ13 navrhované v A3 ZÚR JMK na hlukovou situaci a lidské zdraví se stávající dálnicí D1, s ostatními čtyřpruhovými silnicemi, s navrhovanými koridory pro výstavbu nebo rekonstrukci čtyřpruhových silnic a vysokorychlostní železniční trati v ZÚR JMK DS10, DS40 a DZ11.

Byly identifikovány potenciální významné negativní kumulativní vlivy koridorů pro výstavbu vysokorychlostní železniční trati DZ11 měněné v A3 ZÚR JMK na hlukovou situaci a lidské zdraví se stávající dálnicí D2.

Byly identifikovány potenciální významné negativní kumulativní vlivy koridoru pro výstavbu vysokorychlostní železniční trati DZ13 navrhované v A3 ZÚR JMK na krajinný ráz v blízkosti přírodních parků PPK Údolí Bílého potoka, Podkomorské lesy, Bobrava se stávající dálnicí D1, s el. vedením 400 kV a s navrhovanými koridory pro el. vedení 400 kV v ZÚR JMK nebo v PÚR ČR TEE03, TEE28, E26 a E27.

Byly identifikovány potenciální významné negativní kumulativní vlivy koridorů pro výstavbu vysokorychlostní železniční trati DZ13 navrhované v A3 ZÚR JMK na migrace velkých savců se stávající dálnicí D1 a s navrhovaným koridorem pro výstavbu nebo rekonstrukci čtyřpruhových silnic v ZÚR JMK DS10.

Pro minimalizaci kumulativních vlivů byla navržena odpovídající opatření.

Nebyly identifikovány žádné potenciálně negativní vlivy přesahující hranice České republiky.

Pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí byla navržena příslušná opatření, případně jsou vlivy minimalizovány opatřeními již uvedenými ve výrokové části ZÚR JMK.

A.7. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení

A.7.1. Porovnání variant

Návrh A3 ZÚR JMK obsahuje dva invariantní koridory. Koridor DZ13 pro VRT (Praha-) hranice kraje – Brno vychází z územních rezerv RDZ01 a RDZ02. Koridor DZ11 pro VRT Brno - Rakvice je v rámci A3 ZÚR JMK prodloužen ze Šakvic do Rakvic. Trasy VRT vycházejí ze Studie Proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav (Sudop Praha, 2020).

V následující tabulce je provedeno porovnání varianty navržené A3 ZÚR JMK s variantou nulovou z hlediska vlivů na životní prostředí. Varianta nulová představuje současný stav ZÚR JMK, tj. znění po 1. a 2. aktualizaci. V tabulkách je uvedeno pořadí variant z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí. Pro každé kritérium (složku životního prostředí) je stanoveno pořadí variant podle velikosti negativního vlivu a vhodnosti k realizaci (1 - varianta s menším negativním vlivem, 2 - varianta s větším negativním vlivem). Pokud je vliv zhruba stejný pro obě varianty, je jim přiřazena stejná hodnota (1,5).

Tab. A.7.1: Porovnání varianty aktivní (A3 ZÚR JMK) a varianty nulové

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí	Varianta A3 ZÚR JMK	Varianta nulová
Vlivy na ovzduší a klima	1	2
Vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví	2	1
Vlivy na vody	2	1
Vlivy na půdy	2	1
Vlivy na horninové prostředí a přírodní zdroje	2	1
Vlivy na biologickou rozmanitost, faunu, flóru	2	1
Vlivy na hmotné statky	2	1
Vlivy na kulturní a historické památky	2	1
Vlivy na krajinu	2	1
Celkem	16,5	10,5
Konečné pořadí	2	1

Varianta nulová je vyhodnocena jako příznivější z hlediska většiny složek životního prostředí. Veškeré nové aktivity v území, které nesměřují k podpoře přírodních prvků, jsou v zásadě horší než stávající stav. Varianta aktivní je vhodnější z hlediska vlivů na ovzduší a klima.

Na základě výsledků hodnocení nebyly zjištěny takové významné vlivy na životní prostředí a lidské zdraví, aby bylo nutné navrhopat další variantní řešení. Zjištěné potenciální negativní vlivy A3 ZÚR JMK lze minimalizovat navrženými opatřeními.

A.7.2. Metodický postup

Obsah a způsob posouzení vlivů na životní prostředí územních plánů je dán § 19 a přílohou zákona č. 186/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, a § 10i zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Hodnocení vlivů na ŽP a lidské zdraví bylo provedeno podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (Věstník MŽP, únor 2015). Při hodnocení řešených ploch a koridorů je posouzeno očekávané ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí. Při hodnocení byla použita semikvantitativní stupnice:

potenciální významné pozitivní vlivy	+2
potenciální mírné pozitivní vlivy	+1
nulové nebo zanedbatelné vlivy	0
potenciální mírné negativní vlivy	-1
potenciální významné negativní vlivy	-2

Koridory byly hodnoceny z hlediska střetů s následujícími složkami životního prostředí: 1. obyvatelstvo, lidské zdraví, 2. biologická rozmanitost, fauna a flóra, 3. půda, 4. horninové prostředí, 5. voda, 6. ovzduší a klima, 7. hmotné statky a kulturní dědictví, 8. krajina. Hodnocení bylo prováděno zejména na základě plošných střetů ploch a koridorů s jednotlivými územně definovanými environmentálními limity území. Podrobnější popis jednotlivých sledovaných složek je uveden v kapitole 4. *Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním územně plánovací dokumentace významně ovlivněny*. Významnost vlivu (pozitivního nebo negativního) vyjádřená číslem -2, -1, 0, +1 nebo +2 je dána očekávanou mírou ovlivnění, kvalitou ovlivněné složky životního prostředí a pravděpodobností, s jakou k ovlivnění při realizaci záměru (záměrů) dojde. Pro každou plochu, koridor je zpracována tabulka s vyhodnocením včetně komentáře a opatřeními pro minimalizaci negativních vlivů. Tabulky s hodnocením jsou uvedeny v příloze č. 2.

Jelikož cílem hodnocení bylo identifikovat problematické plochy a koridory, byla pozornost věnována především negativním vlivům.

Hodnocení vlivů bylo prováděno metodou „ex ante“, současně s úpravami A3 ZÚR JMK.

Podrobněji je metodický postup uveden v příloze č. 1 předkládaného hodnocení.

A.8. Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí

Návrh plánovaných opatření je obvykle strukturován do tří kategorií:

opatření „koncepční“ - požadavky na výběr koncepčních variant, na vypuštění či koncepční přehodnocení záměru, případně na etapizaci výstavby

opatření „prostorová“ – požadavky na úpravy vymezení ploch a koridorů v návrhu ZÚR nebo v rámci upřesnění jejich vymezení v územních plánech obcí;

opatření „projektová“ - opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo případně kompenzaci zjištěných významných negativních vlivů a požadavky na řešení problémů s vazbou na ochranu složek životního prostředí, které jsou podkladem pro formulaci podmínek pro rozhodování ve vymezených plochách

a koridorech, resp. které zpracovatel SEA doporučuje uplatňovat v dalších fázích územní a projektové přípravy záměrů včetně „projektové“ EIA.

Na základě provedeného hodnocení vlivů na životní prostředí a lidské zdraví (SEA) nejsou navrhována žádná koncepční a prostorová opatření.

Na základě identifikace a vyhodnocení vlivů spojených s umístěním jednotlivých staveb do koridorů vymezených návrhem A3 ZÚR JMK je v rámci hodnotících tabulek (viz příloha č. 2) formulován výčet opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci zjištěných nebo předpokládaných významných negativních vlivů na složky životního prostředí.

Opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí navržená na základě vyhodnocení vlivů nových nebo měněných ploch a koridorů A3 ZÚR JMK na životní prostředí:

Změna koridoru DZ11

- V průběhu výstavby respektovat požadavky ochrany obyvatel, zejména minimalizovat průjezdy nákladních vozidel a stavební techniky přes obytnou zástavbu obcí, v místech nutného pohybu vozidel a techniky zajistit pravidelné čištění komunikací. Neumísťovat významná zařízení stavby do míst kontaktu s obytnou zástavbou.
- Vypracovat detailní studii optimalizace trasování a technického řešení stavby s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu a výsledky studie zapracovat do technického řešení záměru. Kromě hlukové studie kvantifikovat míru obtěžování hlukem a rušení spánku v místech průchodu obytnou zástavbou a zajistit její minimalizaci v součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví.
- V místech přiblížení k obytné zástavbě, kde budou realizovány protihlukové stěny, zajistit optické oddělení stěny od zástavby (např. výsadbou dřevin). Důsledně zajistit průchodnost území - zachovat či nahradit stávající místní spojení pro pěší a cyklistickou dopravu.
- Optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místě kontaktu s obytnou zástavbou zajistit splnění hlukových limitů u veškeré dotčené chráněné zástavby. Dostatečnost navržených opatření předem prověřit hlukovou studií.
- V rámci přípravy konkrétních záměrů vysokorychlostních železničních tratí optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení trati k obytné zástavbě zohlednit potřebu ploch pro protihluková opatření (v rozsahu bezpečně zajišťujícím splnění hlukových limitů) a zmírnění jejího pohledového působení (vegetační bariéry apod.). Uvažovat přitom nejen potřeby vyplývající z vlivu konkrétního záměru, ale též potřeby zohledňující případné kumulativní vlivy daného záměru s dalšími zdroji hluku v příslušné lokalitě.
- V rámci technického řešení minimalizovat vlivy na funkčnost biokoridoru.
- Minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.
- Minimalizovat zábor a zásah do PUPFL, především do lesů zvláštního určení.
- V rámci technického řešení minimalizovat vlivy na odtokové poměry, OP vodních zdrojů a čistotu povrchových vod.
- Minimalizovat vlivy na zastavěná území.
- Zajistit zachování průchodnosti krajiny.

- V rámci přípravy konkrétních záměrů vysokorychlostních železničních tratí minimalizovat kumulativní vlivy na krajinný ráz s ostatními stávajícími nebo navrhovanými záměry obdobného charakteru (dálnice, čtyřpruhové silnice, ostatní vysokorychlostní tratě a el. vedení ZVN 400 kV a VVN 220 kV)

Nový koridor DZ13

- V průběhu výstavby respektovat požadavky ochrany obyvatel, zejména minimalizovat průjezdy nákladních vozidel a stavební techniky přes obytnou zástavbu obcí, v místech nutného pohybu vozidel a techniky zajistit pravidelné čištění komunikací. Neumísťovat významná zařízení stavby do míst kontaktu s obytnou zástavbou.
- Vypracovat detailní studii optimalizace trasování a technického řešení stavby s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu a výsledky studie zapracovat do technického řešení záměru. Kromě hlukové studie kvantifikovat míru obtěžování hlukem, rušení spánku a vibrace v místech průchodu obytnou zástavbou a zajistit jejich minimalizaci v součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví.
- V místech přiblížení k obytné zástavbě, kde budou realizovány protihlukové stěny, zajistit optické oddělení stěny od zástavby (např. výsadbou dřevin). Důsledně zajistit průchodnost území - zachovat či nahradit stávající místní spojení pro pěší a cyklistickou dopravu.
- Optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místě kontaktu s obytnou zástavbou zajistit splnění hlukových limitů u veškeré dotčené chráněné zástavby. Kromě vybudování protihlukových stěn je nutno uvažovat i s nadstandartním povrchovými anebo podpovrchovými technickými opatřeními znamenajícími zásadní snížení akustické zátěže z železniční dopravy (zejména v úseku Popůvky – Brno). Dostatečnost navržených opatření předem prověřit hlukovou studií.
- V rámci přípravy konkrétních záměrů vysokorychlostních železničních tratí optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení trati k obytné zástavbě zohlednit potřebu ploch pro protihluková opatření (v rozsahu bezpečně zajišťujícím splnění hlukových limitů), zabezpečení budov proti působení vibrací a zmírnění jejího pohledového působení (vegetační bariéry apod.). Uvažovat přitom nejen potřeby vyplývající z vlivu konkrétního záměru, ale též potřeby zohledňující případné kumulativní vlivy daného záměru s dalšími zdroji hluku v příslušné lokalitě.
- V rámci technického řešení minimalizovat vlivy na funkčnost nadregionálních biokoridorů.
- V rámci přípravy jednotlivých úseků vysokorychlostních železničních tratí zajistit dostatečnou průchodnost tratě pro velké savce v návaznosti na souběžně procházející dálnici D1. Minimalizovat vlivy na migraci ptáků a letounů.
- Minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.
- Minimalizovat zábor a zásah do PUPFL, především do lesů zvláštního určení.
- Minimalizovat vlivy terénních nestabilit na těleso stavby.
- V rámci technického řešení minimalizovat vlivy na odtokové poměry, čistotu povrchových vod a režim podzemních vod.
- Minimalizovat vlivy na zastavěná území.
- Zajistit zachování průchodnosti krajiny.

- V rámci přípravy konkrétních záměrů vysokorychlostních železničních tratí minimalizovat kumulativní vlivy na krajinný ráz s ostatními stávajícími nebo navrhovanými záměry obdobného charakteru (dálnice, čtyřpruhové silnice, ostatní vysokorychlostní tratě a el. vedení ZVN 400 kV a VVN 220 kV) vhodným technickým řešením nových záměrů.

V ZÚR JMK jsou v kapitole D odst. (71) pro plánování a usměrňování územního rozvoje ploch a koridorů veřejné infrastruktury stanoveny úkoly v bodech a) až h). Tyto úkoly budou vztaženy i na nové koridory navržené v A3 ZÚR JMK. Úkoly představují společná projektová opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci závažných negativních vlivů na životní prostředí. Jedná se o následující opatření:

- a) Koridory liniových záměrů při průchodu záplavovým územím v závislosti na místních podmínkách směrově řešit v nejkratší možné délce s cílem minimalizace vlivů na odtokové poměry (inundační mosty). Vyloučit taková řešení, která svým podélným sevřením údolních úseků omezují nebo znemožňují rozlivy povodňových průtoků ve volné krajině.
- b) Při zpřesňování koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech obcí a při přípravě konkrétních záměrů vyloučit, případně minimalizovat zásahy do zvláště chráněných území (dále jen „ZCHÚ“), zásah do biocenter územních systémů ekologické stability (dále jen „ÚSES“), křížení s biokoridory ÚSES vyřešit tak, aby byla co možná nejméně ovlivněna funkčnost biokoridoru, minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF, zábor a zásah PUPFL, především do lesů zvláštního určení a lesů ochranných. V navazujících územně plánovacích dokumentacích účinně bránit fragmentaci krajiny. Zdůraznit a respektovat nezbytnost ochrany krajiny a jejího krajinného rázu.
- c) vypuštěno
- d) V územních plánech obcí vytvářet podmínky k ochraně stávajících a vytváření zatím nefunkčních prvků ÚSES. Zvyšovat podíl zatravněných a lesních ploch, mokřadů a dalších ekosystémů zvyšujících biodiverzitu, ekologickou stabilitu a snižujících vodní i větrnou erozi půdy.
- e) Při přípravě a realizaci silničních a železničních staveb, především čtyřpruhových komunikací a dvoukolejných tratí, zajistit dostatečnou prostupnost silničního nebo železničního tělesa pro živočichy.
- f) Při zpřesňování koridorů dopravní a technické infrastruktury v územních plánech obcí a při přípravě konkrétních záměrů vypustit, případně minimalizovat vlivy na zásoby nerostných surovin (zejména chráněná ložisková území, ložiska nerostných surovin, dobývací prostory).
- g) V rámci přípravy konkrétních záměrů silničních a železničních staveb optimalizovat trasu v rámci koridoru s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu. V místech přiblížení komunikace nebo trati k obytné zástavbě zohlednit potřebu ploch pro protihluková opatření (v rozsahu bezpečně zajišťujícím splnění hlukových limitů), snížení imisních příspěvků komunikace a zmírnění jejího pohledového působení (vegetační bariéry apod.). Uvažovat přitom nejen potřeby vyplývající z vlivu konkrétního záměru, ale též potřeby zohledňující případné kumulativní či synergické vlivy daného záměru s dalšími zdroji hluku a emisí do ovzduší v příslušné lokalitě.
- h) V rámci přípravy konkrétních záměrů dálnic, čtyřpruhových silnic, vysokorychlostní trati a el. vedení ZVN 400 kV minimalizovat kumulativní vlivy na krajinný ráz s ostatními stávajícími nebo

navrhovanými záměry obdobného charakteru (dálnice, čtyřpruhové silnice, vysokorychlostní tratě a el. vedení ZVN 400 kV) vhodným technickým řešením nových záměrů.

Zpracovatelem SEA hodnocení je doporučeno bod e) rozšířit o specifikaci živočichů na velké savce.

Koridor DZ11 VRT Brno – Šakvice je již obsažen v ZÚR JMK. ZÚR JMK v aktuálním znění stanovují následující úkoly pro územní plánování:

- a) Zpřesnit a vymežit koridor zejména s ohledem na přepravní funkci a požadované technické parametry.
- b) Zajistit územní koordinaci a ochranu koridoru v ÚPD dotčených obcí.
- c) Zpřesnit a vymežit koridor DZ11 zejména s ohledem na vyloučení případně minimalizaci vlivů na mezinárodně významné mokřady Mokřady dolního Podyjí, zajištění dostatečné prostupnosti železničního tělesa pro živočichy, zachování skladebných funkcí prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na zásoby nerostných surovin (CHLÚ, výhradní ložisko, dobývací prostor, prognózní zdroj), minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, ochranné pásmo přírodního léčivého zdroje, odtokové poměry a čistotu povrchových vod.
- d) Zpřesnit a vymežit koridor DZ11 s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a s ohledem na zmírnění pohledového působení trati (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím.
- e) Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (překrytí, tunel, tubus) zejména při průchodu trati lokalitami Modřice, Popovice, Rajhrad, Vranovice, Pouzdřany, Popice.
- f) Zpřesnit a vymežit koridor DZ11 s ohledem na EVL Vranovický a Plačkův les. Zajistit územní podmínky pro minimalizaci půdorysného zásahu trati do prostoru EVL (včetně prostorů výskytu přírodních stanovišť – předmětů ochrany EVL) např. formou železniční estakády.

Tato opatření budou vztažena i na koridor DZ11 po změně.

Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na životní prostředí bylo realizováno metodou „ex ante“, tedy paralelně se zpracováním posuzované koncepce. Tento postup umožnil zpracovat již v návrhu A3 ZÚR JMK navrhovaná opatření, tj. požadavky na rozhodování ve vymezených koridorech a plochách z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

A.9. Zhodnocení způsobu zpracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a jejich zohlednění při výběru variant řešení

Cíle ochrany životního prostředí jsou formulovány v příslušných koncepčních materiálech. Jejich přehled je uveden v kapitole A.1.2. *Vztah k jiným koncepcím*. A3 ZÚR JMK obsahuje záměry vysokorychlostní tratě v novém koridoru DZ13 a měněném koridoru DZ11. Jak A3 ZÚR JMK reflektuje vnitrostátní cíle ochrany životního prostředí je vyhodnoceno v kapitole A.2. *Zhodnocení vztahu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni*.

Na základě výstupů analýzy relevantních národních a krajských dokumentů byly pro jednotlivá témata ochrany životního prostředí v kapitole A.2. formulovány tzv. referenční cíle, které představují cíle ochrany životního prostředí. Způsob jejich zapracování do A3 ZÚR JMK je uveden v následující tabulce:

Tab. A. 9.1: Zohlednění referenčních cílů v A3 ZÚR JMK

Téma životního prostředí	Referenční cíl	Zohlednění referenčních cílů v A3 ZÚR JMK
Ovzduší	Snížit emise znečišťujících látek do ovzduší	K dosažení referenčního cíle přispívá vymezení koridorů železniční infrastruktury, které mají potenciál převzetím části dopravních výkonů automobilové dopravy.
Obyvatelstvo, lidské zdraví	Snížit hlukovou zátěž obyvatel	K naplňování cíle A3 ZÚR JMK přispívá zařazením požadavku na zohlednění potřeby ploch na protihluková opatření mezi úkoly pro územní plánování.
Biologická rozmanitost, flóra, fauna	Ochrana biologické rozmanitosti.	K naplňování cíle A3 ZÚR JMK přispívá zařazením požadavku na ochranu lokalit zvláště chráněných druhů s národním významem a zachování funkčnosti ÚSES mezi úkoly pro územní plánování.
půda	Minimalizovat zábory zemědělské a lesní půdy	K naplňování cíle A3 ZÚR JMK přispívá zařazením požadavku na minimalizaci záboru ZPF a PUPFL mezi úkoly pro územní plánování.
Krajina	Ochrana krajinného rázu	K naplňování cíle A3 ZÚR JMK přispívá zařazením požadavku na minimalizaci vlivů na krajinný ráz mezi úkoly pro územní plánování.
	Zachování prostupnosti krajiny	K naplňování cíle A3 ZÚR JMK přispívá zařazením požadavku na zajištění dostatečné prostupnosti železniční tratě pro živočichy a zajištění průchodnosti krajiny mezi úkoly pro územní plánování.

Zohlednění referenčních cílů životního prostředí při výběru variant řešení

Záměry navržené v A3 ZÚR JMK nejsou řešeny variantně. Každý nový nebo měněný koridor je hodnocen na všechny složky životního prostředí.

A.10. Návrh ukazatelů pro sledování vlivu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí

Z hodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na životní prostředí nevyplývá potřeba stanovit jiné indikátory, než jsou uvedeny v SEA ZÚR JMK (T-Plan, září 2016) a v SEA A1 ZÚR JMK (EIA SERVIS, 2020). Záměry VRT realizované na doplněném koridoru DZ13 a měněném koridoru DZ11, které jsou předmětem A3 ZÚR JMK, mohou měnit intenzitu vlivů, popř. místo působení vlivů. Způsoby ovlivnění a ovlivněné složky a faktory životního prostředí se nemění. Doporučujeme proto pokračovat ve sledování navržených indikátorů. V následující tabulce jsou uvedeny indikátory vztahující se k A3 ZÚR JMK.

Tab. A.10.1: Indikátory stanovené pro sledování vlivu A3 ZÚR JMK

Téma	Indikátor	Zdroj dat
Lidské zdraví	Podíl území s překročenými hygienickými limity hluku pro chráněné venkovní prostory a chráněné venkovní prostory staveb (případně počet osob zasažených překročenými hygienickými limity), případně podíl území s překročenými mezními hodnotami hlukové expozice (případně počet osob zasažených překročenými mezními hodnotami)	Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje
Půda	Rozsah záboru ZPF I. a II. třídy ochrany.	ČUZK, VÚMOP, v. v. i.
	Rozsah záboru PUPFL.	ČUZK
Krajina, migrace	Celková výměra dopravou nefragmentovaných území o plošném rozsahu větším než 100 km ² .	ČSÚ
Další související ukazatele	Množství železničních spojů.	MD, KÚ JMK, ČSÚ

A.11. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí

Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech je sestaven na základě výsledků vyhodnocení vlivů nových nebo měněných ploch a koridorů A3 ZÚR JMK a na základě návrhu opatření uvedených v kapitole A.8. a v příloze č. 2 tohoto dokumentu. Pro plánování a usměrňování územního rozvoje ploch a koridorů zpracovatel SEA doporučil ve spolupráci se zpracovatelem A3 ZÚR JMK níže uvedené požadavky. Tyto požadavky jsou zařazeny do výrokové části A3 ZÚR JMK.

A.11.1. Návrh úprav bodu 71 ZÚR JMK

Do bodu (71) e) bylo doplněno „ , zejména velké savce“.

Nová podoba bodu e) je následující:

Při přípravě a realizaci silničních a železničních staveb, především čtyřpruhových komunikací a dvoukolejných tratí, zajistit dostatečnou prostupnost silničního nebo železničního tělesa pro živočichy, zejména velké savce.

Komentář:

S ohledem na metodické doporučení MŽP (Metodika na ochranu krajiny před fragmentací z hlediska druhů lesních ekosystémů, AOPK 2019) bylo doporučeno požadovanou prostupnost liniové dopravní infrastruktury specifikovat pro velké savce, kterými jsou rys ostrovid, vlk obecný, medvěd hnědý a los evropský. Z ochrany konektivity krajiny pro tuto vybranou skupinu by měly profitovat i ostatní druhy živočichů.

A.11.2. Návrh opatření pro koridory měněné v A3 ZÚR JMK

DZ11 VRT Brno – Rakvice

Všechna požadovaná opatření jsou již zahrnuta v ZÚR JMK v bodě (129b) v úkolech pro územní plánování.

Komentář:

Bod (71) e) byl upraven dle doporučení. Není potřeba navrhopat další opatření.

A.11.3. Návrh opatření pro nově vymezovaný koridor v A3 ZÚR JMK

DZ13 VRT (Praha -) hranice kraje - Brno

- Zpřesnit a vymezit koridor DZ13 zejména s ohledem na zajištění dostatečné průchodnosti tratě pro velké savce, minimalizaci vlivů na migraci ptáků a letounů, zachování funkčnosti prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, zachování průchodnosti krajiny, minimalizaci vlivů na krajinný ráz.
- Zpřesnit a vymezit koridor DZ13 s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a s ohledem na zmírnění pohledového působení trati (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím.
- Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) zejména při průchodu trati lokalitami Popůvky, Troubsko, Ostopovice a Brno.
- Zpřesnit a vymezit koridor DZ13 s ohledem na přítomnost terénních nestabilit.

Komentář:

Výše uvedené úkoly pro územní plánování zahrnují všechna požadovaná opatření a jsou převzaty do výrokové části A3 ZÚR JMK do bodu (129d).

A.12. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů

Předmět vyhodnocení

Předmětem hodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) je Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (A3 ZÚR JMK), která obsahuje jeden nový koridor pro vysokorychlostní trať (DZ13 VRT (Praha-) hranice kraje - Brno) a prodloužení koridoru pro VRT z Šakvic do Rakvic (DZ11 VRT Brno – Rakvice). A3 ZÚR JMK vymezuje novou územní rezervu RDZ11 pro terminál VRT v Brně a mění územní rezervu RDZ05 VRT Rakvice – Břeclav. Dvě územní rezervy RDZ01 VRT (Praha -) hranice kraje – Javůrek a RDZ02 VRT Javůrek – Brno jsou A3 ZÚR JMK rušeny.

A3 ZÚR JMK není řešena variantně.

Metodika vyhodnocení

Obsah a způsob posouzení vlivů na životní prostředí územních plánů je dán § 19 a přílohou zákona č. 186/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, a § 10i zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Hodnocení vlivů na ŽP a veřejné zdraví bylo provedeno podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (Věstník MŽP, únor 2015). Při hodnocení řešených ploch a koridorů je posouzeno očekávané ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí. Při hodnocení byla použita semikvantitativní stupnice:

potenciální významné pozitivní vlivy

+2

potenciální mírné pozitivní vlivy	+1
nulové nebo zanedbatelné vlivy	0
potenciální mírné negativní vlivy	-1
potenciální významné negativní vlivy	-2

Zvýšená pozornost byla věnována novému a měněnému koridoru, které byly hodnoceny z hlediska střetů s následujícími složkami životního prostředí: 1. ovzduší, 2. obyvatelstvo, lidské zdraví, 3. biologická rozmanitost, fauna a flóra, 4. půda, 5. horninové prostředí, 6. voda, 7. klima, 8. hmotné statky, 9. kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického, 10. krajina. Hodnocení bylo prováděno zejména na základě plošných střetů ploch a koridorů s jednotlivými územně definovanými environmentálními limity území. Významnost vlivu (pozitivního nebo negativního) vyjádřená číslem -2, -1, 0, +1 nebo +2 je dána očekávanou mírou ovlivnění, kvalitou ovlivněné složky životního prostředí a pravděpodobností, s jakou k ovlivnění při realizaci záměru (záměrů) dojde. Pro každou plochu, koridor je zpracována tabulka s vyhodnocením včetně komentáře a opatřeními pro minimalizaci negativních vlivů. Tabulky s hodnocením jsou uvedeny v příloze č. 2.

Vyhodnoceny jsou kumulativní a synergické vlivy záměrů (koridorů) navrhovaných v A3 ZÚR JMK s ostatními navrhovanými záměry v území a se stávajícími záměry v území. Míra potenciálních kumulativních a synergických vlivů je stanovena výše uvedenou semikvantitativní stupnicí.

Výsledky vyhodnocení

Vlivy na ovzduší a klima

Z hlediska vlivů na ovzduší a klima převažují pozitivní vlivy. Uplatněním A3 ZÚR JMK budou částečně vytvořeny předpoklady k převedení automobilové dopravy na dopravu železniční. V důsledku toho se předpokládá snížení imisní zátěže a emisí skleníkových plynů v území.

Vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví je sledován soubor determinant, zahrnující vlivy kvality ovzduší, hluku, vibrací, faktory subjektivního vnímání kvality života a další aspekty.

Souhrnně lze konstatovat, že naplňováním koncepce A3 ZÚR JMK bude obyvatelstvo ovlivněno především:

- negativně hlukem a ovlivněním faktorů celkové „pohody života“ – platí pro obyvatele žijící v blízkém okolí vymezených koridorů pro železniční dopravu;
- mírně pozitivně v důsledku přesunu části dopravních výkonů automobilové dopravy na dopravu železniční a s tím spojeným snížením imisní a hlukové zátěže, obtěžujícího efektu silniční dopravy, a zvýšení dopravní bezpečnosti – platí zejména pro obyvatele žijící v blízkém okolí dálničních tahů na odpovídajících relacích (D1 hranice kraje – Brno, D2 Brno – Břeclav).

Co se týče negativního působení provozu vysokorychlostních tratí v rámci koridorů DZ13 a DZ11, za rozhodující faktor lze považovat hluk z železniční dopravy. Podle provedeného vyhodnocení bude realizace tratí nutně spojena s podmínkou zajištění protihlukových opatření zajišťujících splnění hlukových limitů, a to u prodloužení koridoru DZ11 zejména v úseku úrovnově odpovídajícímu zastavěnému území obce Rakvice, u koridoru DZ13 pak zejména v úsecích úrovnově odpovídajících zastavěnému území obcí Lesní Hluboké, Javůrek, Veverské Knínice, Říčany, Ostrovačice, Popůvky, Troubsko, Ostopovice a Brno. Vzhledem ke stávající nevyhovující hlukové zátěži a k předpokládané

hlukové zátěži z provozu VRT v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v úseku Popůvky – Brno nutné kromě tzv. standardních, běžně využívaných protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy, zářezy s hloubkou několik metrů), uvažovat i s možností rozsáhlejších protihlukových opatření (povrchová anebo podpovrchová technická opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže ze železniční dopravy, např. kompletní zakrytování tratě či realizace tunelu, nebo hlubokých zářezů). V rámci projektové přípravy příslušných stavebních záměrů je tak nutné zajistit územní podmínky pro dostatečná protihluková opatření.

Z výsledků hodnocení vlivů na zdraví pak vyplývá, že i v případě zajištění hlukových limitů bude u části obyvatel v okolí tratí docházet k vysokému obtěžování hlukem (cca 12-13 % obyvatel) a silnému rušení spánku (cca 4-5 % obyvatel). Z toho je opět patrná potřeba optimalizace vedení trasy či dalších opatření tak, aby i při splnění hlukových limitů byl rozsah obytné zástavby, dotčené hlukem právě na úrovni limitu či na úrovních těsně podlimitních, co nejmenší.

V části území však může být realizace koridoru z hlediska hlukové zátěže i přínosem, a to tehdy, je-li nová trať vedena v souběhu s tratí stávající. V tom případě bude totiž nutno redukovat na úroveň limitů hluk ze stávající trati a výsledná úroveň zátěže se může i snížit.

Mezi další hodnocené aspekty, spojené s vlivy na obyvatele a zdraví, patří:

- vibrace – zde je opět nejvýznamnějším opatřením optimalizace vedení trati v rámci koridoru, případně lze aplikovat technická opatření v rámci projektové přípravy;
- rušivé vizuální působení – je nutno provést vegetační úpravy, které trať začlení do okolní krajiny a zmírní její vizuální působení, a to především právě u úseků s dlouhými a vysokými protihlukovými stěnami;
- prostupnost území – nezbytnou podmínkou je zajištění bezkolizních propojení pro pěší a cyklistickou dopravu.

Za předpokladu dodržení výše uvedených podmínek je vliv obou koridorů na obyvatelstvo hodnocen jako přijatelný, a to na hranici mírného až významného vlivu podle rozsahu a důslednosti uplatňovaných opatření pro zmírnění negativních vlivů tratí.

Vlivy na biologickou rozmanitost, faunu a flóru

Navržený koridor DZ13 a měněný koridor DZ11 jsou z hlediska vlivů na biologickou rozmanitost, faunu, flóru akceptovatelné. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navržena příslušná opatření v kap. A.8. a A.11., která jsou zohledněna v A3 ZÚR JMK.

Z hlediska vlivů na biologickou rozmanitost, faunu a flóru je nejproblematictější vliv na migrace. Riziko významně negativního vlivu je u koridoru DZ13, který je v souběhu s již existující bariérou - dálnicí D1. Realizace záměru je možná pouze s uplatněním opatření pro minimalizaci negativních vlivů.

Koridor DZ13 a změna koridoru DZ11 kříží nadregionální biokoridory. Vliv na ÚSES byl vyhodnocen jako potenciálně mírně negativní.

V důsledku realizace záměrů lze očekávat větší riziko znečištění a eutrofizace okolních cenných biotopů. V těsné blízkosti změny koridoru DZ11 se nachází EVL Trkmanské louky a lokalita výskytu zvláště chráněných druhů s národním významem. Riziko možného ovlivnění bylo vyhodnoceno jako potenciálně mírně negativní.

Vlivy na půdu

Navržený koridor DZ13 a měněný koridor DZ11 jsou z hlediska vlivů na půdu akceptovatelné. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navržena příslušná opatření v kap. A.8. a A.11., která jsou zohledněna v A3 ZÚR JMK.

Celkově si A3 ZÚR JMK vyžádá zábor ZPF včetně v rozsahu 70 ha včetně těch nejceněnějších půd I. a II. třídy ochrany (44 ha).

Z hlediska vlivu na lesní porosty dochází uplatněním změny k zásahu jak do lesů hospodářských, tak lesů zvláštního určení. A3 ZÚR JMK si vyžádá zábor PUPFL v rozsahu 17 ha lesa hospodářského. Zábor lesa zvláštního určení je menší než 1 ha.

Vlivy na horninové prostředí

Navržený koridor DZ13 a měněný koridor DZ11 jsou z hlediska vlivů na horninové prostředí akceptovatelné. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navržena příslušná opatření v kap. A.8. a A.11. a zohledněna v A3 ZÚR JMK.

Koridor DZ13 zasahuje na poddolovaná území, jinak A3 ZÚR JMK nevykazuje střet s limity horninového prostředí

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Navržený koridor DZ13 a měněný koridor DZ11 jsou z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody akceptovatelné. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navržena příslušná opatření v kap. A.8. a A.11., která jsou zohledněna v A3 ZÚR JMK.

Z hlediska vlivů na vody je rizikové umístění VRT do ochranných pásem vodních zdrojů. Změna koridoru DZ11 zasahuje na ochranné pásmo IIb. Vliv byl hodnocen jako potenciálně mírně negativní.

VRT mohou tvořit významnou překážku při povodňových stavech. Oba řešené koridory prochází záplavovým územím. Vliv byl vyhodnocen jako mírně negativní.

Nelze vyloučit negativní ovlivnění režimu podzemních vod v důsledků realizace záměrů A3 ZÚR JMK. Riziko bylo vyhodnoceno jako potenciálně mírně negativní.

Vlivy na hmotné statky

Navržený koridor DZ13 a měněný koridor DZ11 jsou z hlediska vlivů na hmotné statky akceptovatelné. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navržena příslušná opatření v kap. A.8. a A.11., která jsou zohledněna v A3 ZÚR JMK.

Koridory navržené A3 ZÚR JMK zasahují na zastavěná území obcí. Vliv na hmotné statky byl u koridoru DZ13 vyhodnocen jako potenciálně významně negativní.

Vlivy na kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického

Z hlediska vlivů na kulturní a historické hodnoty nepředstavují záměry A3 ZÚR JMK významné negativní vlivy. Koridor DZ13 zasahuje na území archeologických nálezů I. a II. kategorie. Vliv je hodnocen jako mírně negativní až zanedbatelný.

Vlivy na krajinu

Navržený koridor DZ13 a měněný koridor DZ11 jsou z hlediska vlivů na krajinu akceptovatelné. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navržena příslušná opatření v kap. A.8. a A.11., která jsou zohledněna v A3 ZÚR JMK.

Nové dopravní stavby mají převážně negativní vliv na krajinný ráz. Především je tento faktor významný v lokalitách s hodnotným krajinným rázem, jako jsou velkoplošná zvláště chráněná území, přírodní parky a krajinné památkové zóny. Dále se velké dopravní stavby významně podílejí na fragmentaci krajiny. Jako záměr s potenciálně mírnými až významnými negativními vlivy na krajinu byl vyhodnocen záměr VRT v koridoru DZ13.

Synergické a kumulativní vlivy

Byly identifikovány potenciální významné negativní kumulativní vlivy koridorů pro výstavbu vysokorychlostní železniční trati DZ13 navrhované v A3 ZÚR JMK na hlukovou situaci a lidské zdraví se stávající dálnicí D1, s ostatními čtyřpruhovými silnicemi, s navrhovanými koridory pro výstavbu nebo rekonstrukci čtyřpruhových silnic a vysokorychlostní železniční trati v ZÚR JMK DS10, DS40 a DZ11.

Byly identifikovány potenciální významné negativní kumulativní vlivy koridorů pro výstavbu vysokorychlostní železniční trati DZ11 měněné v A3 ZÚR JMK na hlukovou situaci a lidské zdraví se stávající dálnicí D2.

Byly identifikovány potenciální významné negativní kumulativní vlivy koridoru pro výstavbu vysokorychlostní železniční trati DZ13 navrhovaného v A3 ZÚR JMK na krajinný ráz v blízkosti přírodních parků PPK Údolí Bílého potoka, Podkomorské lesy, Bobrava se stávající dálnicí D1, s el. vedením 400 kV a s navrhovanými koridory pro el. vedení 400 kV v ZÚR JMK nebo v PÚR ČR TEE03, TEE28, E26 a E27.

Byly identifikovány potenciální významné negativní kumulativní vlivy koridorů pro výstavbu vysokorychlostní železniční trati DZ13 navrhované v A3 ZÚR JMK na migrace velkých savců se stávající dálnicí D1 a s navrhovaným koridorem pro výstavbu nebo rekonstrukci čtyřpruhových silnic v ZÚR JMK DS10.

Pro minimalizaci kumulativních a synergických vlivů jsou navržena odpovídající opatření v kap. A.8 a A.11., která jsou zohledněna v A3 ZÚR JMK.

Přeshraniční vlivy

V rámci hodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány žádné potenciálně negativní vlivy přesahující hranice České republiky.

A3 ZÚR JMK vymezuje nový koridor DZ13 pro záměr VRT, u kterého se předpokládá návaznost v sousedním kraji Vysočina. Přeshraniční vlivy budou na úrovni krátkodobých a střednědobých během výstavby.

Porovnání variant

A3 ZÚR JMK je navržena v jedné variantě. Bylo provedeno porovnání varianty aktivní s variantou nulovou. Z porovnání vyplývá, že z hlediska vlivů na životní prostředí je vhodnější varianta nulová.

Na základě výsledků hodnocení nebyly zjištěny takové významné vlivy na životní prostředí a lidské zdraví, aby bylo nutné navrhovat další variantní řešení. Zjištěné potenciální negativní vlivy A3 ZÚR JMK lze minimalizovat navrženými opatřeními.

Vztah k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni

A3 ZÚR JMK nemění priority ZÚR JMK, nemění se proto také směřování Jihomoravského kraje a naplňování cílů v oblasti životního prostředí. A3 ZÚR JMK obsahuje návrh koridorů pro kolejovou dopravu – VRT. Podpora železniční dopravy je v souladu s cíli v oblasti ochrany ovzduší (např. Národní program snižování emisí, Politika ochrany klimatu) a se strategickými cíli kraje (Program rozvoje Jihomoravského kraje, Strategie rozvoje Jihomoravského kraje).

K rozporu dochází zejména u cílů životního prostředí související s ochranou půdy, biologické rozmanitosti a krajiny.

Závěr

Všechny navržené koridory vymezené v A3 ZÚR JMK jsou akceptovatelné. Potenciální mírné a potenciální významné negativní vlivy na sledované složky životního prostředí, které byly identifikovány v rámci vyhodnocení jednotlivých ploch a koridorů, lze minimalizovat nebo vyloučit navrhovanými opatřeními.

**B. Posouzení vlivů Aktualizace č. 3
Zásad územního rozvoje
Jihomoravského kraje na evropsky
významné lokality nebo ptačí
oblasti**

B. Posouzení vlivu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti

Posouzení vlivů A3 ZÚR JMK na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti se nezpracovává.

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí jako orgán ochrany přírody, příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. o) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákona), vyhodnotil na základě žádosti Správy železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ 70994234, podané dne 01.09.2022, možnosti vlivu obsahu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK na lokality soustavy Natura 2000 a vydal dne 23. 09. 2022 pod č. j. JMK131097/2022 stanovisko podle §45i odst. 1 téhož zákona v tom smyslu, že **hodnocený záměr nemůže mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.**

**C. Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3
Zásad územního rozvoje
Jihomoravského kraje na
hospodářský rozvoj a soudržnost
společenství obyvatel území**

C. Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území

C.1. Úvod

Jedním ze základních cílů územního plánování podle § 18 odst. 1 stavebního zákona je „vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro 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“.

Účinná ochrana životního prostředí a šetrné využívání přírodních zdrojů, kvalita podmínek pro ekonomický růst a zaměstnanost a kvalita podmínek pro sociální rozvoj jsou podle definice Komise OSN pro životní prostředí a rozvoj z roku 1987 třemi základními pilíři udržitelného rozvoje území (URÚ). Česká republika, resp. ČSFR, se ke konceptu udržitelného rozvoje, jak je vnímán ze strany OSN počínaje publikací jeho posléze obecně uznávané definice z Brundtlandově zprávy *Our common future* v roce 1987, přihlásila začleněním tohoto konceptu do zákona o životním prostředí č. 17/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a to do § 6, jenž zní: „*Trvale udržitelný rozvoj společnosti je takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů*“.

Stav a vývoj území JMK pro potřeby územního plánování Jihomoravského kraje je průběžně sledován v souladu se stavebním zákonem a vyhláškou č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů. Vybrané sledované jevy jsou plně aktualizovány a analyzovány v Územně analytických podkladech Jihomoravského kraje (dále také „ÚAP JMK“). První ÚAP JMK byly schváleny v roce 2009. ÚAP JMK byly aktualizovány v roce 2011, 2013, 2015, 2017 a naposledy v roce 2021.

Obsah oddílu C (Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území) zahrnuje vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na skutečnosti zjištěné v ÚAP JMK 2021 (kap. C.2.–C.4.), vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením (kap. C.5.), vyhodnocení přínosu A3 ZÚR JMK na priority PÚR ČR (kap. C.6.) a návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech (kap. C.7.). Tyto dokumenty jsou hodnoceny ve vztahu k hospodářskému rozvoji a soudržnosti společenství obyvatel. Hodnocení ve vztahu k příznivému životnímu prostředí je uvedeno v oddílu A. VURÚ.

Obsah kap. C.2.–C.4., které hodnotí vlivy A3 ZÚR JMK na skutečnosti zjištěné v ÚAP JMK 2021, vychází z ÚAP JMK 2021. Kapitoly A., B.2. a B.4. ÚAP JMK 2021 jsou hodnoceny v kapitolách C.2., C.3. a C.4. VURÚ JMK – viz následující tabulka.

Tab. C.1.1.: Přehled návaznosti kapitol ÚAP JMK 2021 a oddílu C VURÚ.

ÚAP JMK 2021	oddíl C.
A. Podklady pro rozbor udržitelného rozvoje území Jihomoravského kraje	C.2.
B.2. Zjištění a vyhodnocení udržitelného rozvoje území Jihomoravského kraje s uvedením analýzy pozitiv a negativ	C.3.
B.4. Určení problémů k řešení v územně plánovacích dokumentacích	C.4.

C.2. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v ÚAP JMK v části A. Podklady pro rozbor udržitelného rozvoje území

Hlavním cílem hodnocení je posoudit vliv A3 ZÚR JMK na zjištěný stav a vývoj území Jihomoravského kraje (kap. A 2. ÚAP JMK) a hodnot a limitů Jihomoravského kraje (kap. A 3. ÚAP JMK) uvedených v ÚAP JMK z roku 2021, a při tom týkajících se hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území.

Vyhodnocení je provedeno následujícím způsobem:

- Hodnocení je provedeno v tematických okruzích pro skutečnosti zjištěné v ÚAP JMK 2021 (kap. A 2. ÚAP JMK), týkajících se hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území, nikoliv okruhů týkajících se životního prostředí (Příroda a krajina, Vodní režim a horninové prostředí, Kvalita životního prostředí, Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa). Hodnocení je provedeno rovněž pro další skutečnosti zjištěné v ÚAP JMK 2021 (kap. A 3. ÚAP JMK), týkajících se hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území, tj. je vynecháno hodnocení přírodních hodnot území a limitů vyplývajících z jejich ochrany.
 - Hodnocené tematické okruhy:
 - Širší území vztahy
 - Prostorové a funkční uspořádání území
 - Sídelní struktura
 - Sociodemografické podmínky a bydlení
 - Občanské vybavenost včetně její dostupnosti a veřejná prostranství
 - Dopravní a technická infrastruktura
 - Ekonomické a hospodářské podmínky
 - Rekreační a cestovní ruch
 - Bezpečnost a ochrana obyvatel
 - Sledované jevy
 - Kulturní hodnoty území a limity vyplývající z jejich ochrany
 - Civilizační hodnoty území a limity vyplývající z jejich ochrany
- Vlivy A3 ZÚR JMK na tematické okruhy a skutečnosti jsou členěny podle následující stupnice:
 - + pozitivní vliv,
 - 0 žádný nebo zanedbatelný vliv,
 - – negativní vliv.
- Hodnocení je doplněno textovým komentářem.

Tab. C.2.1.: Vyhodnocení vlivu A3 ZÚR JMK dle tematických okruhů ÚAP JMK z roku 2021

Dílčí tematické okruhy ÚAP JMK	Vliv A3 ZÚR JMK	Komentář
Širší územní vztahy		
Charakteristika území kraje	+	A3 ZÚR JMK má potenciálně pozitivní vliv na základní charakteristiky Jihomoravského kraje včetně Metropolitní rozvojové oblasti Brno. Podporuje realizaci železniční sítě vymezením koridoru VRT (DZ11, DZ13). Vymezení těchto návrhových koridorů má vliv na zlepšení dopravní situace v území, zejména ve směru na Kraj Vysočinu (a dále na Prahu) a ve směru na Rakousko a Slovensko. A3 ZÚR JMK významně posiluje vliv na pozici města Brna v dopravních systémech nadregionálního a mezinárodního významu.
Širší územní vztahy z pohledu koordinace záměrů	+	A3 ZÚR JMK má potenciálně pozitivní vliv na širší vztahy s okolními kraji a státy. Jedná se o vymezení návrhového koridoru železniční dopravy DZ11, který je součástí záměru dopravní infrastruktury VRT Brno – Břeclav – hranice ČR/Rakousko a hranice ČR/Slovensko a DZ13, který je součástí dopravní infrastruktury VRT Brno – Praha. A3 ZÚR JMK má pozitivní vliv na rozvoj železniční dopravy zejména na trase Praha – Brno – Břeclav – Wien.
Prostorové a funkční uspořádání území		
Uspořádání kraje z hlediska převažující funkce	0	A3 ZÚR JMK (vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13) má potenciálně indiferentní vliv na uspořádání kraje z hlediska převažující funkce.
Uspořádání kraje z hlediska rozvojového potenciálu	+	A3 ZÚR JMK má potenciálně pozitivní vliv na uspořádání kraje z hlediska rozvojového potenciálu. Vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13 podpoří zejména rozvoj OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, rozvoj OS5 rozvojové osy Praha – (Kolín) – Jihlava – Brno a rozvoj OS10 rozvojové osy (Katowice) hranice Polsko/ČR – Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav – hranice ČR / Slovensko (Bratislava).
Sídelní struktura		
Sídelní struktura z hlediska významu sídel	+	A3 ZÚR JMK přispívá k rozvoji kvalitní sídelní struktury na území JMK prostřednictvím vymezení návrhových koridorů VRT. Díky převedení většiny vlaků dálkové osobní dopravy na novou VRT se významně kapacitně odlehčí úsekům na konvenčních tratích, které bude možno více využívat pro regionální osobní dopravu. Dojde tak ke zlepšení dostupnosti sídel a plynulosti dopravy.

Dílčí tematické okruhy ÚAP JMK	Vliv A3 ZÚR JMK	Komentář
Brněnský metropolitní region	+	A3 ZÚR JMK (vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13) má potenciálně pozitivní vliv na rozvoj brněnského metropolitního regionu.
Urbanistické a architektonické hodnoty	0	A3 ZÚR JMK (vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13) má potenciálně indiferentní vliv na urbanistické a architektonické hodnoty kraje.
Sociodemografické podmínky a bydlení		
Obyvatelstvo	+	A3 ZÚR JMK (vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13) má potenciálně pozitivní vliv na vývoj počtu obyvatel, věkovou strukturu a vzdělanost. 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, zlepšení věkové struktury obyvatelstva a další zlepšení jeho vzdělanostní struktury, a to zejména v oblastech v bezprostřední návaznosti na koridory.
Bydlení	+	A3 ZÚR JMK (vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13) má potenciálně pozitivní vliv na oblast bydlení. 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 zintenzivnění bytové výstavby a zlepšování kvality bytového fondu, a to zejména v oblastech v bezprostřední návaznosti na koridory.
Občanské vybavenost včetně její dostupnosti a veřejná prostranství		
Občanská vybavenost	+	A3 ZÚR JMK (vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13) má potenciálně pozitivní vliv na občanskou vybavenost kraje. 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 a z něho vyplývající tlak na rozvoj občanského vybavení.
Hmotné statky	0	A3 ZÚR JMK nemá na hmotné statky na území kraje přímý vliv. A3 ZÚR JMK respektuje hmotné statky na území kraje.

Dílčí tematické okruhy ÚAP JMK	Vliv A3 ZÚR JMK	Komentář
Kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického	0	A3 ZÚR JMK nemá na kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického na území kraje přímý vliv. A3 ZÚR JMK respektuje kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického.
Veřejná prostranství	0	A3 ZÚR JMK nemá na veřejná prostranství na území kraje přímý vliv. A3 ZÚR JMK respektuje veřejná prostranství na území kraje.
Dopravní a technická infrastruktura včetně její dostupnosti		
Veřejná dopravní infrastruktura – širší přepravní vztahy a souvislosti	+	A3 ZÚR JMK má potenciálně pozitivní vliv na veřejnou dopravní infrastrukturu kraje. Vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13 podporuje plynulost, bezpečnost a dostupnost dopravy zejména v Metropolitní rozvojové oblasti Brno, směrem od ní na západ a na jih. Vymezení návrhových koridorů železniční dopravy VRT rozšiřuje nabídku alternativní dopravy v řešeném území.
Silniční doprava	+	A3 ZÚR JMK má potenciálně pozitivní vliv na silniční dopravu kraje. Vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13 rozšiřuje nabídku alternativní dopravy v řešeném území zejména pro nadregionální a mezinárodní vazby. Díky převedení většiny vlaků dálkové osobní dopravy na novou VRT se významně kapacitně odlehčí úsekům na konvenčních tratích, které bude možno více využívat pro dopravu nákladní.
Železniční doprava	+	A3 ZÚR JMK má potenciálně pozitivní vliv na železniční dopravu kraje. Vymezení návrhových koridorů VRT významně zvýší celkovou kapacitu železniční dopravy. Díky převedení většiny vlaků dálkové osobní dopravy na novou VRT se významně kapacitně odlehčí úsekům na konvenčních tratích, které bude možno více využívat pro regionální osobní dopravu, ale také pro dopravu nákladní.
Integrovaný dopravní systém	+	A3 ZÚR JMK má potenciálně pozitivní vliv na integrovaný dopravní systém kraje. Díky převedení většiny vlaků dálkové osobní dopravy na novou VRT se významně kapacitně odlehčí úsekům na konvenčních tratích, které bude možno více využívat pro regionální osobní dopravu.
Letecká doprava	0	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na leteckou dopravu kraje (letiště a heliporty).
Vodní doprava	0	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na leteckou dopravu kraje.

Dílčí tematické okruhy ÚAP JMK	Vliv A3 ZÚR JMK	Komentář
Kombinovaná doprava – logistika	+	A3 ZÚR JMK má potenciálně pozitivní vliv na kombinovanou dopravu - logistiku. Díky převedení většiny vlaků dálkové osobní dopravy na novou VRT se významně kapacitně odlehčí úsekům na konvenčních tratích, které bude možno využívat pro přesun nákladní automobilové dopravy na tyto tratě.
Cyklistická doprava	0	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na cyklistickou dopravu kraje.
Zásobování elektrickou energií	0	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na zásobování elektrickou energií.
Zásobování zemním plynem	0	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na zásobování zemním plynem.
Produktovody	0	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na produktovody.
Ropovody	0	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na ropovody.
Teplovody	0	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na teplovody.
Elektronické komunikace	0	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na elektronické komunikace.
Vodní hospodářství	0	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na vodní hospodářství (zásobování vodou a odkanalizování).
Ekonomické a hospodářské podmínky		
Ekonomická aktivita podle odvětví	+	A3 ZÚR JMK (vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13) má potenciálně pozitivní vliv na ekonomickou aktivitu v kraji. 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.
Daňové příjmy rozpočtů obcí a krajů	+	A3 ZÚR JMK (vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13) má potenciálně pozitivní vliv na daňové příjmy v kraji. 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 ekonomický rozvoj celého kraje.
Hrubý domácí produkt	+	A3 ZÚR JMK (vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13) má potenciálně pozitivní vliv na HDP. 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 ekonomický rozvoj celého kraje.

Dílčí tematické okruhy ÚAP JMK	Vliv A3 ZÚR JMK	Komentář
Nezaměstnanost	0	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na nezaměstnanost.
Pracovní místa, vyjížďka a dojížďka za prací	+	A3 ZÚR JMK (vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13) má potenciálně pozitivní vliv na pracovní místa, vyjížďku a dojížďku za prací. A3 ZÚR JMK podporuje dojížďku a vyjížďku za prací zejména z Metropolitní rozvojové oblasti Brno na západ a jih. Díky převedení většiny vlaků dálkové osobní dopravy na novou VRT se významně kapacitně odlehčí úsekům na konvenčních tratích, které bude možno více využívat pro regionální osobní dopravu.
Rekreace a cestovní ruch		
Turistické oblasti a atraktivity	+	A3 ZÚR JMK (vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13) má potenciálně pozitivní vliv na turistické oblasti a aktivity. Díky převedení většiny vlaků dálkové osobní dopravy na novou VRT se významně kapacitně odlehčí úsekům na konvenčních tratích, které bude možno více využívat pro regionální osobní dopravu. Tím A3 ZÚR JMK přispívá k vyšší dostupnosti turistických oblastí, a tím i k jejich potenciálnímu rozvoji.
Rekreace	+	A3 ZÚR JMK (vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13) má potenciálně pozitivní vliv na rekreaci v kraji. Díky převedení většiny vlaků dálkové osobní dopravy na novou VRT se významně kapacitně odlehčí úsekům na konvenčních tratích, které bude možno více využívat pro regionální osobní dopravu. Tím A3 ZÚR JMK přispívá k vyšší dostupnosti rekreace, a tím i k jejímu potenciálnímu rozvoji.
Cestovní ruch	+	A3 ZÚR JMK (vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13) má potenciálně pozitivní vliv na cestovní ruch v kraji. Vymezením návrhových koridorů VRT posílí pozice kraje 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 regionální osobní dopravu. Následně lze očekávat zlepšení podmínek pro další rozvoj cestovního ruchu.
Bezpečnost a ochrana obyvatel		
Krizové řízení a jeho složky	0	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na krizové řízení a jeho složky.
Kriminalita	0	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na krizové řízení a jeho složky.

Dílčí tematické okruhy ÚAP JMK	Vliv A3 ZÚR JMK	Komentář
Dopravní nehodovost	0	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na krizové řízení a jeho složky.
Sledované jevy		
Sledované jevy	0	A3 ZÚR JMK má celkově indiferentní vliv na sledované jevy. Potenciálně pozitivní vliv především na sociodemografické podmínky, ekonomické a hospodářské podmínky a dopravní infrastrukturu představuje vymezení návrhových koridorů dopravní infrastruktury. Sledované jevy souvisejí s charakteristikami území v tematických okruzích, které jsou okomentovány v předchozích řádcích.
Kulturní hodnoty území a limity vyplývající z jejich ochrany		
Kulturní hodnoty	0	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na kulturní hodnoty a limity vyplývající z jejich ochrany. A3 ZÚR JMK respektuje kulturní hodnoty a limity vyplývající z jejich ochrany.
Civilizační hodnoty území a limity vyplývající z jejich ochrany		
Civilizační hodnoty	+	A3 ZÚR JMK má pozitivní vliv na civilizační hodnoty a limity vyplývající z jejich ochrany. A3 ZÚR JMK respektuje civilizační hodnoty a limity vyplývající z jejich ochrany. O pozitivním vlivu A3 ZÚR JMK lze hovořit v oblasti rozvoje železniční dopravy.

C.3. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v ÚAP JMK v části B.2 (Analýza pozitiv a negativ)

Hlavním cílem hodnocení je posoudit vliv A3 ZÚR JMK na pozitiva a negativa zjištěná v ÚAP JMK 2021 (kap. B 2. ÚAP JMK), a při tom týkajících se hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území.

Vyhodnocení je provedeno následujícím způsobem:

- Hodnocení je provedeno v tematických okruzích pro skutečnosti zjištěné v ÚAP JMK 2021 (kap. B 2. ÚAP JMK), týkajících se hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území, nikoliv okruhů týkajících se životního prostředí (Příroda a krajina, Vodní režim a horninové prostředí, Kvalita životního prostředí, Zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa):
 - Hodnocené tematické okruhy:
 - Širší území vztahy
 - Prostorové a funkční uspořádání území
 - Sídlní struktura
 - Sociodemografické podmínky a bydlení
 - Občanské vybavenost včetně její dostupnosti a veřejná prostranství
 - Dopravní a technická infrastruktura
 - Ekonomické a hospodářské podmínky
 - Rekreační a cestovní ruch
 - Bezpečnost a ochrana obyvatel
- Hodnocení je v tabulkách provedeno komentářem.

C.3.1. Širší územní vztahy

Pozitiva dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Brno je významné nadregionální centrum s vybaveností republikového významu	A3 ZÚR JMK výrazně posiluje vymezením návrhových koridorů vysokorychlostních tratí toto pozitivum zlepšením potenciální dostupnosti Brna.
Turistické atraktivity nadregionálního významu	A3 ZÚR JMK mírně posiluje vymezením návrhových koridorů vysokorychlostních tratí toto pozitivum zlepšením potenciální dostupnosti JMK.
Strategická poloha Metropolitní rozvojové oblasti Brno z hlediska vnitrostátních i mezinárodních dopravních vazeb	A3 ZÚR JMK výrazně posiluje vymezením návrhových koridorů vysokorychlostních tratí toto pozitivum zlepšením potenciální dostupnosti Metropolitní rozvojové oblasti Brno.

Pozitiva dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Dobrá dostupnost Prahy, Vídně a Bratislavy	A3 ZÚR JMK výrazně posiluje vymezením návrhových koridorů vysokorychlostních tratí toto pozitivum zlepšením potenciální dostupnosti Prahy, Vídně a Bratislavy.

Negativa dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Problematická území v hraničních oblastech kraje	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto negativum.

C.3.2. Prostorové a funkční uspořádání území

Pozitiva dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Metropolitní rozvojová oblast Brno	A3 ZÚR JMK výrazně posiluje vymezením návrhových koridorů vysokorychlostních tratí toto pozitivum zlepšením potenciální dostupnosti Metropolitní rozvojové oblasti Brno.
Významné oblasti se zachovaným přírodním prostředím.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.

Negativa dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Strukturálně-problematická území v okrajových oblastech kraje.	A3 ZÚR JMK mírně omezuje toto negativum. Díky převedení většiny vlaků dálkové osobní dopravy na novou VRT se významně kapacitně odlehčí úsekům na konvenčních tratích, které bude možno více využívat pro regionální osobní dopravu. Dojde tak ke zlepšení dostupnosti sídel a plynulosti dopravy. Identifikovaná vnitřní periferie kraje však A3 ZÚR JMK nebudou výrazně ovlivněna.
Vojenský újezd Březina.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum. Koridory vysokorychlostních tratí neprocházejí v blízkosti újezdu.
Horší dopravní dostupnost obcí mimo metropolitní oblast Brno.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto negativum. Identifikovaná území se zhoršenou dostupností do Brna v jihovýchodní části kraje (Kyjovsko, Hodonínsko a Veselsko) a jihozápadní části kraje (Mikulovsko, Znojensko a Vranovsko) nejsou A3 ZÚR JMK ovlivněna.

C.3.3. Struktura osídlení

Pozitiva dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Silná pozice krajského města, nadregionální působnost Brna.	A3 ZÚR JMK výrazně posiluje vymezením návrhových koridorů vysokorychlostních tratí toto pozitivum zlepšením potenciální dostupnosti krajského města.
Poměrně vyvážené rozmístění regionálních a subregionálních center osídlení. Vyšší průměrná velikost sídel v porovnání s jinými kraji a s tím související a poměrně nízká roztržitost sídelní struktury (s výjimkou západních a severních periferních oblastí kraje).	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto pozitivum. Vliv návrhových koridorů vysokorychlostních tratí na rozvoj jednotlivých regionálních a subregionálních center v jejich blízkosti (zejména Břeclav, Pohořelice a Rosice) je potenciálně mírně pozitivní, avšak bez vlivu na vyvážené rozmístění těchto center, a s tím související poměrně nízkou roztržitost sídelní struktury kraje.

Negativa dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Velký velikostní rozdíl mezi centrem kraje a regionálními centry.	A3 ZÚR JMK mírně prohlubuje toto negativum. A3 ZÚR JMK vytváří zlepšováním dopravní dostupnosti potenciálně podmínky pro zvětšování velikostního rozdílu mezi centrem kraje a regionálními centry, a to zejména těmi bez vazeb na koridory vysokorychlostních tratí.
Větší vzdálenost mezi sídly, zejména na jihovýchodě kraje.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Příliš silná polarizace sídelní struktury v důsledku existence dominantního krajského města – předpoklad pro vznik hlubokých regionálních disparit.	A3 ZÚR JMK mírně prohlubuje toto negativum. A3 ZÚR JMK vytváří zlepšováním dopravní dostupnosti potenciálně podmínky pro zvětšování velikostního rozdílu mezi centrem kraje a regionálními centry, a to zejména těmi bez vazeb na koridory vysokorychlostních tratí.

C.3.4. Sociodemografické podmínky a bydlení

Sociodemografické podmínky

Pozitiva dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Pozitivní populační vývoj kraje jak přirozenou měnou, tak migrací.	A3 ZÚR JMK posiluje toto pozitivum. A3 ZÚR JMK (vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13) má potenciálně pozitivní vliv na populační vývoj kraje jak přirozenou měnou, tak migrací. 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 bezprostřední návaznosti na koridory.
Nadprůměrná vzdělanostní úroveň obyvatel v krajském městě a v obcích Metropolitní rozvojové oblasti Brno.	A3 ZÚR JMK posiluje toto pozitivum. Koridory vysokorychlostních tratí zlepšují dopravní dostupnost Metropolitní oblasti Brno, a tím vytváří ekonomické a sociální podmínky pro udržení a zvyšování vzdělanostní úrovně jeho obyvatel.
Suburbanizované obce většinou vykazují zlepšování demografické struktury – růst počtu obyvatel, růst počtu obyvatel v produktivním věku.	A3 ZÚR JMK vymezením návrhových koridorů vysokorychlostních tratí mírně posiluje toto pozitivum zlepšením potenciální dostupnosti suburbanizovaných obcí.

Negativa dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Nerovnoměrný populační vývoj v rámci kraje, zvýšená koncentrace obyvatelstva v Metropolitní rozvojové oblasti Brno.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto negativum. Území mimo metropolitní oblast s dobrým napojením na vysokorychlostní trať budou mít potenciál více populačně růst než obce mimo tato území.
Depopulační trendy zejména v periferních a populačně malých obcích kraje.	A3 ZÚR JMK prohlubuje toto negativum. Výstavba vysokorychlostní tratě vede potenciálně k přesunu populace do jeho okolí a zároveň potenciálně způsobuje odliv obyvatel v periferiích.
Rychlejší stárnutí obyvatelstva, zejména v krajském městě a v malých obcích kraje.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto negativum.

Negativa dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Vysoká diferenciacie SO ORP z hlediska populační velikosti a hustoty zalidnění.	A3 ZÚR JMK prohlubuje toto negativum. Výstavba vysokorychlostní tratě vede potenciálně k vytváření nových pracovních příležitostí a služeb v oblastech, přímo napojených na tyto tratě nebo s dobrým napojením na tuto infrastrukturu. To potenciálně způsobuje přesun populace do těchto oblastí a zároveň potenciálně způsobuje odliv obyvatel z periferií.

Bydlení

Pozitiva dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Intenzivnější bytová výstavba, zejména v obcích širším zázemí Brna.	A3 ZÚR JMK vymezením návrhových koridorů vysokorychlostních tratí mírně posiluje toto pozitivum zlepšením potenciální dostupnosti suburbanizovaného okolí Brna.
Nadprůměrný podíl obydlených bytů v rodinných domech.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto pozitivum.
Relativně nižší podíl neobydlených bytů ve srovnání s celorepublikovou úrovní.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto pozitivum.
Relativně dobrá infrastrukturní vybavenost bytového fondu.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.
Nižší průměrné stáří bytového fondu ve srovnání s ČR.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto pozitivum.

Negativa dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Nerovnoměrná intenzita bytové výstavby v rámci kraje, která koresponduje s demografickými a ekonomickými trendy.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto negativum. Díky rychlejšímu a pohodlnějšímu spojení mohou lidé snadněji dojíždět do práce či za vzděláním ze vzdálenějších oblastí, což může vést ke změnám v preferencích bydlení a zvýšení poptávky po bydlení v těchto oblastech. To může mít dopad na ceny nemovitostí a může vést k růstu cen nemovitostí v blízkosti vysokorychlostních tratí. Na druhé straně urbanizace a koncentrace obyvatelstva ve větších centrech způsobená napojením na vysokorychlostní tratě může vést k situaci, kdy vzdálenější oblasti ztrácejí na atraktivitě

Negativa dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
	a dochází k odlivu obyvatel, a s tím spojené menší intenzitě bytové výstavby.
Soustředění nové výstavby především do obcí v zázemí velkých měst.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto negativum. Díky rychlejšímu a pohodlnějšímu spojení mohou lidé snadněji potenciálně dojíždět do práce či za vzděláním ze vzdálenějších oblastí, což může vést ke změnám v preferencích bydlení a zvýšení poptávky po bydlení v těchto oblastech, a tím pádem k poklesu zájmu o výstavbu v zázemí velkých měst. Na druhé straně vytváření nových pracovních příležitostí a služeb ve velkých městech napojených na tyto tratě může vést k zachování atraktivity suburbanizace.
V řadě obcí typově omezená nabídka dostupného bydlení (nájemní, vlastnické, startovací, apod.).	A3 ZÚR JMK má zanedbatelný vliv na toto negativum.

C.3.5. Občanská vybavenost včetně dostupnosti a veřejná prostranství

Pozitiva dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Relativně dobrá vybavenost zejména školskými zařízeními a maloobchodními zařízeními na většině území kraje.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto pozitivum.
Poměrně rovnoměrné územní rozložení oblužných center různé hierarchické úrovně.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto pozitivum.
Občanská vybavenost Brna uspokojuje do značné míry poptávku obyvatel i mimo území JMK.	A3 ZÚR JMK posiluje toto pozitivum. Vymezením návrhových koridorů VRT posílí pozice kraje a zejména metropolitní oblasti Brna v dopravních systémech nadregionálního a mezinárodního významu. Zlepší se tak dostupnost občanské vybavenosti Brna i pro obyvatele mimo území JMK.

Negativa dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Nižší vybavenost v SO ORP Tišnov, Znojmo a Boskovice související mj. s nižší průměrnou velikostí obcí.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto negativum.
Chybějící úroveň měst střední vyšší velikosti v sídelním systému JMK a související koncentrace vybraných specializovaných služeb pouze na území Brna.	A3 ZÚR JMK potenciálně mírně prohlubuje toto negativum. Vymezením návrhových koridorů VRT posílí pozici Brna v dopravních systémech nadregionálního a mezinárodního významu. Potenciálně se tak posílí koncentrace vybraných specializovaných služeb pouze na území Brna na úkor měst střední vyšší velikosti v sídelním systému JMK.

C.3.6. Dopravní a technická infrastruktura včetně její dostupnosti

Veřejná dopravní infrastruktura

Pozitiva dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Významná poloha kraje a jeho jádrového území v evropských souvislostech – křižovatka IV. a VI.b transevropského multimodálního koridoru sítě TEN-T a nadřazených silnic I. třídy začleněných do mezinárodních tahů E.	A3 ZÚR JMK posiluje toto pozitivum. Vymezení návrhových koridorů VRT má pozitivní vliv na napojení řešeného území do systému transevropských multimodálních koridorů sítě TEN-T.
Hustá dálniční a silniční síť na území JMK (po Středočeském kraji druhá nejrozsáhlejší provozovaná síť dálnic na území kraje v rámci ČR).	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto pozitivum.
Cca 25 % z celkového počtu obcí JMK je v dostupnosti do 5 km k MÚK stávajících dálnic.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto pozitivum.
Modernizace I. tranzitního železničního koridoru v převažujícím rozsahu dokončena.	A3 ZÚR JMK posiluje toto pozitivum. 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 i nákladní dopravu.
Modernizace II. tranzitního železničního koridoru dokončena.	A3 ZÚR JMK posiluje toto pozitivum. 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 i nákladní dopravu.

Pozitiva dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Cca 60 % z celkového počtu obcí JMK je v dostupnosti do 5 km ke stanici nebo zastávce na celostátních a regionálních železničních tratích.	A3 ZÚR JMK má mírný vliv na posílení tohoto pozitiva.
Pokračující územně plánovací a projektová příprava vysokorychlostních tratí; potenciál vzniku významného rozcestí středoevropské sítě VRT s přímým spojením do všech hlavních měst sousedních států.	A3 ZÚR JMK výrazně posiluje toto pozitivum.
Mezinárodní letiště Brno-Tuřany s atraktivní polohou v jádrovém území Jihomoravského kraje a v bezprostřední blízkosti Brna a dálnice D1.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto pozitivum.
Síť veřejných vnitrostátních letišť pro nepravidelné lety a sportovně letecké využití (Břeclav, Kyjov, Medlánky, Vyškov).	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto pozitivum.
Funkční Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje s jednotným jízdním dokladem a tarifem.	A3 ZÚR JMK výrazně posiluje toto pozitivum. Díky převedení většiny vlaků dálkové osobní dopravy na novou VRT se významně kapacitně odlehčí úsekům na konvenčních tratích, které bude možno více využívat pro regionální osobní dopravu.
Dálkové cyklotrasy EuroVelo (EuroVelo 4: Trasa Střední Evropou, EuroVelo 9: Balt – Jadran, EuroVelo 13 / Stezka železné opony)	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.
Hustá síť regionálních cyklotras.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.

Negativa dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Dlouhodobě rostoucí stupeň automobilizace (počet osobních automobilů připadající na 1000 obyvatel) a s ním související rostoucí podíl individuální automobilové dopravy.	A3 ZÚR JMK mírně eliminuje tohoto negativum. Díky převedení většiny vlaků dálkové osobní dopravy na novou VRT se významně kapacitně odlehčí úsekům na konvenčních tratích, které bude možno více využívat pro regionální osobní dopravu. Dojde tak ke zlepšení dostupnosti sídel a plynulosti dopravy.
Omezená dopravní dostupnost dálniční sítě pro obce v severní části JMK.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.

Negativa dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Chybějící úsek dálnice D52 v úseku Pohořelice – hranice ČR/Rakousko; nedostatečné kapacitní napojení na Vídeň.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Dlouhodobě narůstající intenzity dopravy v Metropolitní rozvojové oblasti Brno, zejména na dálnici D1 v úseku Kývalka – Holubice a silnici I/43 v úseku Brno – Kuřim se sloučenými funkcemi tranzitními a obslužnými.	A3 ZÚR JMK mírně eliminuje tohoto negativum. Díky převedení většiny vlaků dálkové osobní dopravy na novou VRT se významně kapacitně odlehčí úsekům na konvenčních tratích, které bude možno více využívat pro regionální osobní dopravu. Dojde tak ke zlepšení dostupnosti sídel a plynulosti dopravy.
Kapacitně nedostatečný a nedokončený vnitřní městský okruh Brna (VMO Brno, silnice I/42).	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Kapacitně nedostatečné dopravní napojení a obsluha v severozápadním segmentu území JMK (silnice I/43, II/374).	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Chybějící obchvat Znojma (silnice I/38) – součást mezinárodního silničního tahu E59 (Praha – Znojmo – Vídeň – Maribor – Záhřeb).	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Nevyhovující stavebně-technický stav vybraných úseků silnic II. a III. třídy.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Nedokončená modernizace I. tranzitního železničního koridoru v úseku Česká Třebová – Brno.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Nevyhovující stav železničního uzlu Brno – většina zaústěných tratí neumožňuje plné využití potenciálu příměstské železnice v Metropolitní rozvojové oblasti Brno.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Nevyhovující úroveň železničního spojení Brno – Praha (dojezdový čas > 3h).	A3 ZÚR JMK výrazně eliminuje toto negativum. Vymezením návrhových koridorů VRT potenciálně významně dojde ke zkrácení dojezdového času mezi Brnem a Prahou na cca 1 h.
Nevyhovující úroveň železničního spojení Brno – Ostrava (dojezdový čas > 2h).	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum. A3 ZÚR JMK neřeší spojení na Ostravu.
Nevyhovující úroveň železničního spojení Brno – Jihlava (dojezdový čas > 2h).	A3 ZÚR JMK výrazně eliminuje toto negativum. Vymezením návrhových koridorů VRT potenciálně významně dojde ke zkrácení

Negativa dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
	dojezdového času mezi Brnem a Jihlavou na cca 0,5 h.
Nevyhovující úroveň železničního spojení Brno – Znojmo (dojezdový čas > 2h).	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum. A3 ZÚR JMK neřeší spojení na Znojmo.
Zanedbaný technický stav vybraných celostátních a regionálních tratí včetně stanic a zastávek.	A3 ZÚR JMK mírně eliminuje toto negativum. Vymezením návrhových koridorů VRT se vytvoří podmínky pro výstavbu VRT a navazujících spojení s konvenčními železničními tratěmi včetně souvisejících stanic a zastávek.
Nízká konkurenceschopnost železniční dopravy silniční nákladní (kamionové) dopravě.	A3 ZÚR JMK eliminuje toto negativum. Díky převedení většiny vlaků dálkové osobní dopravy na novou VRT se významně kapacitně odlehčí úsekům na konvenčních tratích, které bude možno více využívat pro nákladní dopravu.
Omezená nabídka pravidelných leteckých spojení pouze do několika destinací (Londýn, Egypt).	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto pozitivum.
Nedostatečná infrastruktura pro multimodální nákladní přepravy s využitím veřejných terminálů s vazbou na logistická centra a ekologicky příznivějších forem kombinované dopravy.	A3 ZÚR JMK mírně eliminuje toto negativum. A3 ZÚR JMK má potenciálně pozitivní vliv na kombinovanou dopravu - logistiku. Díky převedení většiny vlaků dálkové osobní dopravy na novou VRT se významně kapacitně odlehčí úsekům na konvenčních tratích, které bude možno využívat pro přesun nákladní automobilové dopravy na tyto tratě.
Nedostatečná segregace cyklistické a silniční dopravy.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Omezení využívání území v důsledku dlouhodobého prověřování záměru kanálu Dunaj-Odra-Labe.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.

Veřejná technická infrastruktura

Pozitiva dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Hustá síť vedení přenosové soustavy včetně dvou rozvodů 400/110 kV republikového významu (Sokolnice, Čebín).	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.
Hustá síť vedení distribuční soustavy VVN 110 kV i VN 22 kV.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.

Pozitiva dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Průběžná modernizace přenosové a distribuční soustavy, vytvoření podmínek pro zajištění bezpečných a stabilních dodávek elektrické energie v budoucnu.	
Dlouhodobě vyrovnaná celková spotřeba elektrické energie v JMK mezi lety 2006 (5919 GWh/rok) – 2021 (5454 GWh/rok).	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.
Elektrárna Hodonín: 1 blok elektrárny určen výhradně ke spalování čisté biomasy (výkon až 30 MW).	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.
Vysoký podíl výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů na území JMK (za rok 2020 činil tento podíl > 50 % z celkového množství vyrobené elektřiny).	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.
Plošné pokrytí území plynovodní distribuční sítí, 93 % plynofikovaných obcí v Jihomoravském kraji.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.
Okres Hodonín – plynofikace všech obcí.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.
Nížší emise znečišťujících látek ve srovnání s ostatními fosilními palivy.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.
Vymezení koridorů v ÚPD pro nové tranzitní plynovody a posílení přepravní soustavy.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.
Síť podzemních zásobníků plynu pro vyrovnávání případných výpadků dodávek.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.
Tranzit ropy na území ČR (ropovod Družba).	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.
Plošný systém zásobování vodou skupinovými vodovody.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.
Vodárenská soustava Březová II a Vířský oblastní vodovod.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.
Účinný vícestupňový systém ochrany zdrojových oblastí pitné vody. Podíl obyvatel zásobovaných vodou z vodovodů pro veřejnou potřebu v Jihomoravském kraji je 95,1 % (údaj za rok 2020).	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.
Podíl obyvatel napojených na kanalizaci pro veřejnou potřebu v Jihomoravském kraji byl 90,3 % (údaj za rok 2020).	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.

Pozitiva dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Průběžně aktualizovaný Plán rozvoje vodovodů a kanalizací Jihomoravského kraje (PRVK JMK), včetně přehledně zpracované webové aplikace.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.
Modernizace a průběžná výstavba kanalizačních stok a zařízení na čištění odpadních vod.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.

Negativa dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Absence systémových zdrojů elektrizační soustavy ČR.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Nízká participace JMK a jeho energetických zdrojů na celkovém množství vyrobené elektřiny na území ČR (za rok 2020 pouze 2,2 %).	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Relativně nízký instalovaný výkon lokálních zdrojů zapojených do distribuční soustavy (vyjma Elektrárny Hodonín a teplárenských zdrojů Brno Špitálka a Červený Mlýn).	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Omezení využití území v důsledku potřeby respektování ochranných pásem vedení a zařízení elektrizační soustavy.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Omezení využití území v důsledku vymezení ploch a koridorů v ÚPD pro nové záměry elektrizační soustavy.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Omezení využití území v důsledku potřeby respektování ochranných a bezpečnostních pásem vedení a zařízení přepravní a distribuční soustavy.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Nízká diverzifikace zdrojů plynu související s absencí plynovodů přepravní soustavy.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Omezená kapacita ropovodu Družba ve střední ose řeky Moravy mezi Rohatcem a Holíčí – Klobouky a v úseku Klobouky – Rajhrad (potřeba zdvojení).	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Omezení využití území v důsledku potřeby respektování ochranných a bezpečnostních pásem produktovodů, ropovodů, teplovodů.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Dlouhodobé ztráty vody ve vodovodech pro veřejnou potřebu.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.

Negativa dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Absence odvádění a likvidace odpadních vod na ČOV v menších obcích Jihomoravského kraje (zejména ORP Tišnov a ORP Boskovice; kanalizace pro veřejnou potřebu v takovém případě slouží pouze pro odvádění dešťových vod, příp. též přepadů ze septiků.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.

C.3.7. Ekonomické a hospodářské podmínky

Pozitiva dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Rozvinutá a odvětvově pestrá ekonomická základna.	A3 ZÚR JMK potenciálně posiluje toto pozitivum. A3 ZÚR JMK (vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13) má potenciálně pozitivní vliv na ekonomickou aktivitu v kraji. 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 pestrou ekonomickou základnu.
Poloha na hlavních evropských dopravních tazích.	A3 ZÚR JMK potenciálně posiluje toto pozitivum. Vymezení návrhových koridorů VRT má pozitivní vliv na napojení řešeného území na hlavní evropské dopravní tahy.
Velký význam a tradice strojírenského, elektro-technického a potravinářského průmyslu, zejména v Brně, ale i Blansko, Kuřim, Boskovice, Břeclav, Znojmo, Mikulov.	A3 ZÚR JMK potenciálně posiluje toto pozitivum.
Strategická poloha kraje z pohledu průchodu energovodů (ropovod a plynovod), vhodné geologické podmínky pro strategické zásobníky podzemního plynu.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.
Tradice vysokého školství v Brně, podpora aplikované vědy, výzkumu, inovací; nadprůměrný podíl obyvatel s vysokoškolským vzděláním.	A3 ZÚR JMK potenciálně posiluje toto pozitivum. Vymezení návrhových koridorů VRT má pozitivní vliv na zlepšení dostupnosti Brna.
Průmyslové zóny, umístování výroby s vyšší přidanou hodnotou, zejména v Brně.	A3 ZÚR JMK má mírný vliv na posílení tohoto pozitiva.
Nejúrodnější zemědělská oblast.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.

Pozitiva dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Umísťování ekonomických aktivit s vyšší přidanou hodnotou, zejména v Brně.	A3 ZÚR JMK má výrazný vliv na posílení tohoto pozitiva.

Negativa dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Vysoká koncentrace pracovních míst do omezeného počtu pracovních center, zejména města Brna.	A3 ZÚR JMK prohlubuje toto negativum. Výstavba vysokorychlostní tratě vede potenciálně k vytváření nových pracovních příležitostí a služeb v oblastech, přímo napojených na tyto tratě nebo s dobrým napojením na tuto infrastrukturu. To potenciálně způsobuje zvyšování koncentrace pracovních míst do omezeného počtu pracovních center v návaznosti na VRT, zejména města Brna.
Nižší míra pracovní autonomie pracovních mikroregionů v širším zázemí Metropolitní rozvojové oblasti Brno, související vysoké hodnoty denní vyjížďky za prací mimo obec v tomto území.	A3 ZÚR JMK má mírný vliv na prohloubení tohoto negativa. Vymezení návrhových koridorů VRT, především v širším zázemí Metropolitní rozvojové oblasti Brno, podporuje předpoklad dalšího zvýšení hodnot denní vyjížďky za prací mimo obec.
Malá provázanost mezi vysokým potenciálem zemědělské produkce a navazujícím zpracovatelským průmyslem.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.

C.3.8. Rekreační a cestovní ruch

Pozitiva dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Exponovaná poloha při hranici s Rakouskem a Slovenskem.	A3 ZÚR JMK má výrazný vliv na posílení tohoto pozitiva. 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 rekreaci a cestovní ruch.
Pestrá nabídka pro rozmanité formy cestovního ruchu.	A3 ZÚR JMK má mírný vliv na posílení tohoto pozitiva. 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

Pozitiva dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
	VRT se významně kapacitně odlehčí úsekům na konvenčních tratích, které bude možno více využívat pro osobní dopravu. Následně lze očekávat zlepšení podmínek pro rozmanité formy cestovního ruchu.
Tradice vinařství a vinařské turistiky.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na posílení tohoto pozitiva.
Rozvinutá turistika a cykloturistika.	A3 ZÚR JMK má mírný vliv na posílení tohoto pozitiva. 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 turistiku a cykloturistiku.
Zachovaný folklor a folklorní slavnosti.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na posílení tohoto pozitiva.
Existence Masarykova okruhu a konání Velké ceny ČR.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na posílení tohoto pozitiva.
Rekreační potenciál CHKO Moravský kras v bezprostřední návaznosti na město Brno.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.

Negativa dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Málo kvalitních vodních ploch pro rekreaci.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Intenzivní zemědělství omezující propustnost krajiny.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Výrazná sezónnost cestovního ruchu v kraji, nízká průměrná doba pobytu hostů.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.
Malé využití potenciálu Brna pro realizaci kongresové turistiky.	A3 ZÚR JMK má výrazný vliv na omezení tohoto negativa. 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 využití potenciálu Brna v oblasti kongresové turistiky.
Nedostatečně využitý potenciál přeshraničního cestovního ruchu – vysoký podíl návštěv turistů z Rakouska je pouze jednodenní.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.

C.3.9. Bezpečnost a ochrana obyvatel

Pozitiva dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Snižování meziročních počtů trestných činů v rámci kraje.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto pozitivum.
Snižování nehodovosti.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na toto pozitivum.

Negativa dle ÚAP JMK 2021	Vlivy A3 ZÚR JMK
Riziko nekoordinované migrace z východních zemí.	A3 ZÚR JMK nemá vliv na toto negativum.

C.4. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v ÚAP JMK v části B.4 (určení problémů k řešení v územně plánovacích dokumentacích)

Hlavním cílem hodnocení je posoudit vliv A3 ZÚR JMK na zjištěné problémy k řešení v územně plánovacích dokumentacích (kap. B 4. ÚAP JMK), a při tom týkajících se hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území.

Vyhodnocení je provedeno následujícím způsobem:

- Vyhodnocení je provedeno v devíti kapitolách:
 - Kap. C.4.1.: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení urbanistických závad
 - Kap. C.4.2.: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení dopravních závad a problémů
 - Kap. C.4.3.: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení hygienických závad
 - Kap. C.4.4.: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území
 - Kap. C.4.5.: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení střetů záměrů na provedení změn v území s limity využití území
 - Kap. C.4.6.: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na eliminaci vlivů negativ
 - Kap. C.4.7.: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení rizik souvisejících s nevyvážeností územních podmínek udržitelného rozvoje území
 - Kap. C.4.8.: Souhrnný přehled hlavních problémů k řešení v zásadách územního rozvoje
 - Kap. C.4.9.: Potenciální kumulativní jevy a synergické vazby v území
- Hodnocení je v tabulkách provedeno komentářem.

C.4.1. Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení urbanistických závad (kap 4.1. ÚAP JMK)

Požadavek	Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK
Suburbanizace v území Metropolitní rozvojové oblasti Brno: Podporovat v silniční dopravě průchod nadřazené dopravní sítě Metropolitní rozvojovou oblastí Brno a rozvedení dopravních proudů do koridorů, které budou schopny ochránit dotčená sídla v Metropolitní rozvojové oblasti Brno, a zvláště město Brno před nadbytečnou dopravou při maximální eliminaci negativních dopadů dopravy na životní prostředí a lidské zdraví.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na tuto závalu.
Fotovoltaické elektrárny: Nevymezovat nové plochy pro FVE v přírodních parcích a v nevhodných urbanistických souvislostech v extravilánu obcí. Požadavky na odstranění nebo omezení dopravních závad a problémů.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na tuto závalu.

C.4.2. Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení dopravních závad a problémů (kap 4.2. ÚAP JMK)

Dopravní závady

Požadavek	Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK
Nevyhovující dopravní propojení Brna s jižní a jihozápadní částí kraje: V případě silniční dopravy byly již v ZÚR JMK 2020 vytvořeny územní podmínky pro zkapacitnění silnice I/53 v úseku Pohořelice – Znojmo a dokončení dálnice D52 v úseku Brno-Chrlice – Rajhrad u Brna a v úseku Pohořelice – Mikulov (hranice ČR / Rakousko) s návazností na rakouskou dálnici A5. Územně analytické podklady Jihomoravského kraje 2021 44 V případě železniční dopravy byly již v ZÚR JMK 2020 vytvořeny územní podmínky pro optimalizaci trati č. 246 Znojmo – Mikulov – Břeclav.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na tuto závalu.
Nevyhovující dopravní propojení Brna severním směrem (Moravská Třebová): Rozhodnout o výběru varianty dopravního propojení severním směrem. Zpřesnit příslušné koridory DS40 a DS41 v nižších stupních územně plánovací dokumentace dotčených obcí při zohlednění místních podmínek.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na tuto závalu.

Dopravní problémy

Požadavek	Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK
Vysokorychlostní tratě: Na základě prověření optimálního trasování VRT vymezit v ZÚR JMK koridory pro daný záměr ve formě návrhu a stabilizovat tak zbývající úseky na území kraje.	A3 ZÚR JMK z části eliminuje tento problém. A3 ZÚR JMK podporuje řešení vysokorychlostních tratí (především vymezením koridorů železniční dopravy DZ11 a DZ13).
Průplavní spojení D–O–L: Respektovat záměr průplavního spojení D–O–L v územně plánovacích dokumentacích do doby, než stát definitivně rozhodne.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na tento problém.

C.4.3. Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení hygienických závad (kap 4.3. ÚAP JMK)

Požadavek	Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK
Zatížení území imisemi: Podporovat zlepšení kvality ovzduší, zejména realizací komunikací vyšší třídy a postupným nahrazováním stávajících imisních zdrojů technicky dokonalejšími. Podporovat realizaci opatření ke snižování znečištění ovzduší obsažených v koncepčních dokumentech Jihomoravského kraje.	Požadavek se netýká hospodářského rozvoje nebo soudržnosti společenství obyvatel území.
Zatížení území hlukem: U silnic s nadlimitní hlukovou zátěží případně jiných významných zdrojů hluku minimalizovat rozvojové plochy v jejich blízkosti. Podporovat budování obchvatů obcí a opatření k zajištění plynulosti dopravy.	Požadavek se netýká hospodářského rozvoje nebo soudržnosti společenství obyvatel území.
Znečištění vodních toků: Nástroji územního plánování podporovat opatření snižující erozní ohrožení – (zatravňování, zalesňování apod.).	Požadavek se netýká hospodářského rozvoje nebo soudržnosti společenství obyvatel území.

C.4.4. Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území (kap 4.4. ÚAP JMK)

Střet	Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK
Střet záměru železniční infrastruktury (koridorů územní rezervy pro VRT) se záměry dopravní a technické infrastruktury a skladebními prvky ÚSES.	A3 ZÚR JMK vymezením návrhových koridorů DZ11 a DZ13 a stanovením úkolů pro územní plánování vytváří podmínky pro omezení vzájemných střetů na provedení změn v území v navazujících podrobnějších dokumentacích nebo správních řízeních.

Pozn.: Tabulka obsahuje obecný popis vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území (ÚAP JMK 2021), které souvisí s vymezenými koridory v rámci A3 ZÚR JMK.

C.4.5. Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení střetů záměrů na provedení změn v území s limity využití území (kap 4.5. ÚAP JMK)

Střet	Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK
Lokality pro akumulaci povrchových vod (LAPV)	A3 ZÚR JMK vymezením návrhových koridorů DZ11 a DZ13 a stanovením úkolů pro územní plánování vytváří podmínky pro omezení vzájemných střetů na provedení změn v území v navazujících podrobnějších dokumentacích nebo správních řízeních.
Dopravní infrastruktura	A3 ZÚR JMK vymezením návrhových koridorů DZ11 a DZ13 a stanovením úkolů pro územní plánování vytváří podmínky pro omezení vzájemných střetů na provedení změn v území v navazujících podrobnějších dokumentacích nebo správních řízeních.

Střet	Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK
Elektrické vedení VVN včetně transformačních stanic	A3 ZÚR JMK vymezením návrhových koridorů DZ11 a DZ13 a stanovením úkolů pro územní plánování vytváří podmínky pro omezení vzájemných střetů na provedení změn v území v navazujících podrobnějších dokumentacích nebo správních řízeních.
Plynovody, horkovody, ropovody, vodovody a protipovodňová opatření	A3 ZÚR JMK vymezením návrhových koridorů DZ11 a DZ13 a stanovením úkolů pro územní plánování vytváří podmínky pro omezení vzájemných střetů na provedení změn v území v navazujících podrobnějších dokumentacích nebo správních řízeních.

Pozn.: Tabulka obsahuje obecný popis vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území (ÚAP JMK 2021), které souvisí s vymezenými koridory v rámci A3 ZÚR JMK.

C.4.6. Vyhodnocení vlivů na Požadavky na eliminaci vlivů negativ (kap 4.6. ÚAP JMK)

Požadavek	Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK
Plošná nerovnoměrnost socioekonomického rozvoje: Podporovat zaměstnanost v ohroženém území – vytvářet územní podmínky pro rozvoj ekonomických aktivit a využití nezastavěného území k tradiční zemědělské výrobě. Vytvářet územní podmínky pro zlepšení dopravní a technické infrastruktury v dotčených oblastech. Zejména se to týká SO ORP Hodonín, Kyjov, Moravský Krumlov, Veselí nad Moravou.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na tento požadavek. Vymezení koridorů se netýká detekovaných ohrožených území.
Stárnutí populace: Vytvářet územní podmínky pro zlepšení dopravní infrastruktury (dojíždka za prací), občanského vybavení (kulturní vyžití, volnočasové aktivity) a zvýšení počtu pracovních míst v okrajových částech kraje, které by přispěly k udržení mladší věkové kategorie obyvatel. Zejména se to týká SO ORP Blansko, Boskovice (severozápadní část), Brno, Moravský Krumlov, Veselí nad Moravou, Vyškov (severní část).	A3 ZÚR JMK podporuje tento požadavek. Vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13 má potenciálně pozitivní vliv na ekonomickou a sociální aktivitu v kraji, zejména v metropolitní oblasti.
Kritická místa pro migraci velkých savců: Vytvářet územní podmínky pro překonání bariér, např. ekodukty, podchody apod.	Požadavek se netýká hospodářského rozvoje nebo soudržnosti společenství obyvatel území.
Nedostatečná vodohospodářská infrastruktura: Vytvářet územní podmínky pro zlepšení vodohospodářské infrastruktury v postiženém území včetně protipovodňových opatření.	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na tento požadavek.
Území zranitelných oblastí: Provéřit územní podmínky pro využívání zemědělské půdy minimalizující negativní dopady na vodní režim v krajině. Podporovat ekologické hospodaření na zemědělské půdě.	Požadavek se netýká hospodářského rozvoje nebo soudržnosti společenství obyvatel území.

Požadavek	Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK
Sesuvná území: Provéřít případné dopady na využitelnost území. Nové plochy na tomto území nevymezovat, zejména vzhledem k neúměrně ekonomicky náročným technickým opatřením.	Požadavek se netýká hospodářského rozvoje nebo soudržnosti společenství obyvatel území.
Poddolovaná území: Vytvářet územní podmínky pro sanaci území v důsledku těžby nerostných surovin.	Požadavek se netýká hospodářského rozvoje nebo soudržnosti společenství obyvatel území.
Staré ekologické zátěže: Vytvářet územní podmínky pro sanaci starých ekologických zátěží.	Požadavek se netýká hospodářského rozvoje nebo soudržnosti společenství obyvatel území.
Sucho: Vytvářet územní podmínky pro zadržení vody v krajině, hospodaření s dešťovou vodou v krajině vsakováním do půdy a pro obnovu a vybudování zavlažovacích systémů v postiženém území. Chránit potenciální lokality pro akumulaci povrchových vod do doby, než stát rozhodne.	Požadavek se netýká hospodářského rozvoje nebo soudržnosti společenství obyvatel území.
Vodní a větrná eroze: Nástroji územního plánování podporovat minimalizaci vodní a větrné eroze, prověřit možnosti opatření proti účinkům vodní a větrné eroze – přírodě blízká protierozní opatření, pásy zatravnění, zalesnění apod.	Požadavek se netýká hospodářského rozvoje nebo soudržnosti společenství obyvatel území.
Zablokování rozvoje infrastruktury: Nástroji územního plánování podporovat realizaci rozvojových záměrů infrastruktury a zároveň vytvářet územní podmínky pro minimalizaci vlivů na hodnoty území, zejména přírodní a krajinné hodnoty.	A3 ZÚR JMK podporuje tento požadavek. Vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13 má potenciálně pozitivní vliv na ekonomickou a sociální aktivitu v kraji. A3 ZÚR JMK stanovením úkolů pro územní plánování vytváří podmínky pro minimalizaci vlivů na hodnoty území, zejména přírodní a krajinné hodnoty.
Špatná dopravní obslužnost do krajského města: Provéřít územní podmínky pro možnost zlepšení dopravní a technické infrastruktury v postiženém území. Zejména se to týká SO ORP Znojmo, Mikulov, Hodonín, Kyjov, Veselí nad Moravou.	A3 ZÚR JMK částečně podporuje tento požadavek. Vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13 má potenciálně pozitivní vliv na ekonomickou a sociální aktivitu v kraji. Díky převedení většiny vlaků dálkové osobní dopravy na novou VRT se významně kapacitně odlehčí úsekům na konvenčních tratích, které bude možno více využívat pro regionální osobní dopravu. Dojde tak potenciálně ke zlepšení dostupnosti krajského města.
Rostoucí intenzita individuální automobilové dopravy: Nástroji územního plánování podporovat zaměstnanost mimo centrální část kraje zejména lokalizací výrobních ploch do oblastí s nedostatkem pracovních příležitostí (upřednostňovat využití stávajících brownfields), rovněž podporovat zlepšení dopravní a technické infrastruktury ve specifických oblastech.	A3 ZÚR JMK částečně podporuje tento požadavek. Vymezení návrhových koridorů VRT DZ11 a DZ13 má potenciálně pozitivní vliv na ekonomickou a sociální aktivitu v kraji. Díky převedení většiny vlaků dálkové osobní dopravy na novou VRT se významně kapacitně odlehčí úsekům na konvenčních tratích, které bude možno více využívat pro regionální osobní dopravu. Dojde tak potenciálně k podpoře zaměstnanosti i mimo centrální oblast kraje.

Požadavek	Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK
Prohlubování závislosti širšího spádového území města Brna: Podporovat rozvoj center osídlení mimo nadregionální centrum Brno při zohlednění místních podmínek a rozvojového potenciálu konkrétních center osídlení (např. dopravní dostupnost, technické vybavení území apod.).	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na tento požadavek. Díky rychlejšímu a pohodlnějšímu spojení mohou lidé snadněji dojíždět do práce či za vzděláním ze širšího spádového území města Brna. Na druhé straně zlepšení dopravní dostupnosti vzdálenějších oblastí může vést k nárůstu jejich atraktivity pro bydlení a práci.
Hrozba marginalizace území podél hranice Jihomoravského kraje: Podporovat zaměstnanost mimo centrální část kraje zejména lokalizací výrobních ploch do oblastí s nedostatkem pracovních příležitostí (upřednostňovat využití stávajících brownfields). Zejména se to týká SO ORP Boskovice (severozápadní část), Moravský Krumlov, Tišnov (severozápadní část), Znojmo (severní, západní část).	A3 ZÚR JMK má indiferentní vliv na tento požadavek.

C.4.7. Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení rizik souvisejících s nevyvážeností územních podmínek udržitelného rozvoje území (kap 4.7. ÚAP JMK)

Požadavek	Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK
Nevyváženost územních podmínek udržitelného rozvoje území: Nástroji územního plánování podporovat zejména rozvoj veřejné infrastruktury, zemědělství, udržitelné využívání krajiny, lepší dopravní propojení okrajových částí s centrem kraje a využití místních specifik a zlepšení kvality života v marginálních územích.	A3 ZÚR JMK podporuje minimalizaci nevyváženosti územních podmínek URÚ, zejména vymezením koridorů VRT.

C.4.8. Souhrnný přehled hlavních problémů k řešení v zásadách územního rozvoje (kap 4.8. ÚAP JMK)

Souhrnně je vyhodnoceno v předešlé kapitole.

C.4.9. Potenciální kumulativní jevy a synergické vazby v území (kap 4.9. ÚAP JMK)

Je vyhodnoceno v oddílu A VVURÚ.

C.5. Vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením, avšak nepodchycené v územně analytických podkladech, například skutečnosti zjištěné v doplňujících průzkumech a rozborech

Vyhodnocení neidentifikovalo žádné jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením, avšak nepodchycené v ÚAP JMK 2021.

C.6. Vyhodnocení přínosu A3 ZÚR JMK k naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v politice územního rozvoje

Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území jsou stanoveny v kapitole 2. Politiky územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3, 5 a 4 (dále také „PÚR ČR“).

V následujícím přehledu jsou vyhodnoceny přínosy A3 ZÚR JMK k naplnění priorit PÚR ČR.

Tab. C.6.1.: Priority územního rozvoje pro zajištění udržitelného rozvoje území

PÚR ČR	PŘÍNOS A3 ZÚR JMK
(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 užité 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.

PÚR ČR	PŘÍNOS A3 ZÚR JMK
(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.	Řešení Aktualizace 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.	Řešení 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.

PÚR ČR	PŘÍNOS A3 ZÚR JMK
(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.	Řešení 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.	Rozvojový záměr A3 ZÚR JMK je umístěn 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 nenáročnou formu krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.	Rozvojový záměr A3 ZÚR JMK je umístěn 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.

PÚR ČR	PŘÍNOS A3 ZÚR JMK
(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.

PÚR ČR	PŘÍNOS A3 ZÚR JMK
(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.

PÚR ČR	PŘÍNOS A3 ZÚR JMK
(26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umisťovat 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 infrastrukturu 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 sítí 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.

PÚR ČR	PŘÍNOS A3 ZÚR JMK
(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.	Není relevantní pro A3 ZÚR JMK.
(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.	Není relevantní pro A3 ZÚR JMK.
(32) Článek zrušen	-

C.7. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska zajištění územních podmínek pro příznivý hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území

Požadavky na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska zajištění územních podmínek pro příznivý hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území z vyhodnocení žádné nevyplynuly.

C.8. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů

Vlivy A3 ZÚR JMK na dílčí tematické okruhy ÚAP JMK 2021 jsou ve většině případů potenciálně pozitivní nebo indiferentní. Potenciálně pozitivní jsou zejména vlivy na širší územní vztahy, sociodemografické podmínky a bydlení, dopravní infrastrukturu, ekonomické a hospodářské podmínky a rekreaci a cestovní ruch. Celkový vliv na stav území je možno hodnotit jako potenciálně pozitivní.

A3 ZÚR JMK dále reaguje na skutečnosti v analýze pozitiv a negativ ÚAP JMK 2021. A3 ZÚR JMK posiluje pozitiva zejména z oblasti širších územních vztahů, sociodemografických podmínek a bydlení, dopravní infrastruktury, ekonomických a hospodářských podmínek a rekreace a cestovního ruchu. Na druhou stranu lze vysledovat v některých oblastech potenciální tendenci k prohlubování zjištěných negativ (např. prohlubování depopulačního vývoje v periferiích kraje). Celkový vliv na zjištěná pozitiva negativa je tak možno hodnotit jako potenciálně indiferentní až pozitivní.

Dále byly vyhodnoceny vlivy A3 ZÚR JMK na problémy určené k řešení v ÚPD obsažené v ÚAP JMK 2021. A3 ZÚR JMK má potenciálně pozitivní vliv na odstraňování zejména absence vysokorychlostních tratí na území kraje. Z vyhodnocení vyplývá, že A3 ZÚR JMK má potenciálně indiferentní až pozitivní vliv na řešení jednotlivých problémů.

V rámci zpracování Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území A3 ZÚR JMK nebyly známy jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením, avšak nepodchycené v územně analytických podkladech.

A3 ZÚR JMK je v souladu s PÚR ČR. Jednotlivě je možné hodnotit vliv A3 ZÚR JMK na skutečnosti obsažené v prioritách PÚR ČR jako potenciálně indiferentní až pozitivní. Celkově tedy v rámci možností této aktualizace dochází k dostatečnému naplnění republikových priorit PÚR ČR.

A3 ZÚR JMK má celkově pozitivní vliv z hlediska hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území.

D. Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území, které spočívá v posouzení vztahu a zlepšování územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území

D. Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území, které spočívá v posouzení vztahu a zlepšování územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území

D.1. Úvod

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území, které spočívá v posouzení vztahu a zlepšování územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území.

Kapitola se skládá z těchto částí:

- Souhrn vyhodnocení předpokládaných vlivů A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území z hlediska jednotlivých oddílů vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, tj. z oddílů A, B a C
- Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v ÚAP JMK v části B. 3 (udržitelný rozvoj území), které posuje vliv A3 ZÚR JMK na jednotlivé SO ORP
- Souhrnné vyhodnocení předpokládaných vlivů A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území se závěrem
- Závěr

D.2. Souhrn vyhodnocení předpokládaných vlivů A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území z hlediska jednotlivých oddílů VVURÚ

D.2.1. Oddíl A (příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.) Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na životní prostředí

Výsledky vyhodnocení

Vlivy na ovzduší a klima

Z hlediska vlivů na ovzduší a klima převažují pozitivní vlivy. Uplatněním A3 ZÚR JMK budou částečně vytvořeny předpoklady k převedení automobilové dopravy na dopravu železniční. V důsledku toho se předpokládá snížení imisní zátěže a emisí skleníkových plynů v území.

Vlivy na obyvatelstvo, lidské zdraví

Souhrnně lze konstatovat, že naplňováním koncepce A3 ZÚR JMK bude obyvatelstvo ovlivněno především:

- negativně hlukem a ovlivněním faktorů celkové „pohody života“ – platí pro obyvatele žijící v blízkém okolí vymezených koridorů pro železniční dopravu;
- mírně pozitivně v důsledku přesunu části dopravních výkonů automobilové dopravy na dopravu železniční a s tím spojeným snížením imisní a hlukové zátěže, obtěžujícího efektu silniční dopravy, a zvýšení dopravní bezpečnosti – platí zejména pro obyvatele žijící v blízkém okolí dálničních tahů na odpovídajících relacích (D1 hranice kraje – Brno, D2 Brno – Břeclav).

Vzhledem ke stávající nevyhovující hlukové zátěži a k předpokládané hlukové zátěži z provozu VRT v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je v úseku Popůvky – Brno nutné kromě tzv. standardních,

běžně využívaných protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy, zářezy s hloubkou několik metrů), uvažovat i s možností rozsáhlejších protihlukových opatření (povrchová anebo podpovrchová technická opatření znamenající zásadní snížení akustické zátěže ze železniční dopravy, např. kompletní zakrytování tratě či realizace tunelu, nebo hlubokých zářezů). V rámci projektové přípravy příslušných stavebních záměrů je tak nutné zajistit územní podmínky pro dostatečná protihluková opatření.

Z výsledků hodnocení vlivů na zdraví pak vyplývá, že i v případě zajištění hlukových limitů bude u části obyvatel v okolí tratí docházet k vysokému obtěžování hlukem (cca 12-13 % obyvatel) a silnému rušení spánku (cca 4-5 % obyvatel). Z toho je opět patrná potřeba optimalizace vedení trasy či dalších opatření tak, aby i při splnění hlukových limitů byl rozsah obytné zástavby, dotčené hlukem právě na úrovni limitu či na úrovních těsně podlimitních, co nejmenší.

V části území však může být realizace koridoru z hlediska hlukové zátěže i přínosem, a to tehdy, je-li nová trať vedena v souběhu s tratí stávající. V tom případě bude totiž nutno redukovat na úroveň limitů hluk ze stávající trati a výsledná úroveň zátěže se může i snížit.

Za předpokladu dodržení výše uvedených podmínek je vliv obou koridorů na obyvatelstvo hodnocen jako přijatelný, a to na hranici mírného až významného vlivu podle rozsahu a důslednosti uplatňovaných opatření pro zmírnění negativních vlivů tratí.

Vlivy na biologickou rozmanitost, faunu a flóru

Navržený koridor DZ13 a měněný koridor DZ11 jsou z hlediska vlivů na biologickou rozmanitost, faunu, flóru akceptovatelné. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navržena příslušná opatření.

Vlivy na půdu

Navržený koridor DZ13 a měněný koridor DZ11 jsou z hlediska vlivů na půdu akceptovatelné. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navržena příslušná opatření.

Vlivy na horninové prostředí

Navržený koridor DZ13 a měněný koridor DZ11 jsou z hlediska vlivů na horninové prostředí akceptovatelné. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navržena příslušná opatření.

Koridor DZ13 zasahuje na poddolovaná území, jinak A3 ZÚR JMK nevykazuje střet s limity horninového prostředí

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Navržený koridor DZ13 a měněný koridor DZ11 jsou z hlediska vlivů na povrchové a podzemní vody akceptovatelné. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navržena příslušná opatření.

Vlivy na hmotné statky

Navržený koridor DZ13 a měněný koridor DZ11 jsou z hlediska vlivů na hmotné statky akceptovatelné. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navržena příslušná opatření.

Koridory navržené A3 ZÚR JMK zasahují na zastavěná území obcí. Vliv na hmotné statky byl u koridoru DZ13 vyhodnocen jako potenciálně významně negativní.

Vlivy na kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického

Z hlediska vlivů na kulturní a historické hodnoty nepředstavují záměry A3 ZÚR JMK významné negativní vlivy. Koridor DZ13 zasahuje na území archeologických nálezů I. a II. kategorie. Vliv je hodnocen jako mírně negativní až zanedbatelný.

Vlivy na krajinu

Navržený koridor DZ13 a měněný koridor DZ11 jsou z hlediska vlivů na krajinu akceptovatelné. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navržena příslušná opatření.

Nové dopravní stavby mají převážně negativní vliv na krajinný ráz. Především je tento faktor významný v lokalitách s hodnotným krajinným rázem, jako jsou velkoplošná zvláště chráněná území, přírodní parky a krajinné památkové zóny. Dále se velké dopravní stavby významně podílejí na fragmentaci krajiny. Jako záměr s potenciálně mírnými až významnými negativními vlivy na krajinu byl vyhodnocen záměr VRT v koridoru DZ13.

Synergické a kumulativní vlivy

Byly identifikovány potenciální významné negativní kumulativní vlivy koridorů pro výstavbu vysokorychlostní železniční trati DZ13 navrhované v A3 ZÚR JMK na hlukovou situaci a lidské zdraví se stávající dálnicí D1, s ostatními čtyřpruhovými silnicemi, s navrhovanými koridory pro výstavbu nebo rekonstrukci čtyřpruhových silnic a vysokorychlostní železniční trati v ZÚR JMK DS10, DS40 a DZ11.

Byly identifikovány potenciální významné negativní kumulativní vlivy koridorů pro výstavbu vysokorychlostní železniční trati DZ11 měněné v A3 ZÚR JMK na hlukovou situaci a lidské zdraví se stávající dálnicí D2.

Byly identifikovány potenciální významné negativní kumulativní vlivy koridoru pro výstavbu vysokorychlostní železniční trati DZ13 navrhovaného v A3 ZÚR JMK na krajinný ráz v blízkosti přírodních parků PPK Údolí Bílého potoka, Podkomorské lesy, Bobrava se stávající dálnicí D1, s el. vedením 400 kV a s navrhovanými koridory pro el. vedení 400 kV v ZÚR JMK nebo v PÚR ČR TEE03, TEE28, E26 a E27.

Byly identifikovány potenciální významné negativní kumulativní vlivy koridorů pro výstavbu vysokorychlostní železniční trati DZ13 navrhované v A3 ZÚR JMK na migrace velkých savců se stávající dálnicí D1 a s navrhovaným koridorem pro výstavbu nebo rekonstrukci čtyřpruhových silnic v ZÚR JMK DS10.

Pro minimalizaci kumulativních a synergických vlivů jsou navržena odpovídající opatření v kap. A.8 a A.11., která jsou zohledněna v A3 ZÚR JMK.

Přeshraniční vlivy

V rámci hodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány žádné potenciálně negativní vlivy přesahující hranice České republiky.

A3 ZÚR JMK vymezuje nový koridor DZ13 pro záměr VRT, u kterého se předpokládá návaznost v sousedním kraji Vysočina. Přeshraniční vlivy budou na úrovni krátkodobých a střednědobých během výstavby.

Všechny navržené koridory vymezené v A3 ZÚR JMK jsou akceptovatelné. Potenciální mírné a potenciální významné negativní vlivy na sledované složky životního prostředí, které byly identifikovány v rámci vyhodnocení jednotlivých ploch a koridorů, lze minimalizovat nebo vyloučit navrhovanými opatřeními.

D.2.2. Oddíl B (příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.) Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na evropsky významné lokality se nezpracovává.

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí jako orgán ochrany přírody, příslušný podle ustanovení § 77a odst. 4 písm. o) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákona), vyhodnotil na základě žádosti Správy železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ 70994234, podané dne 01.09.2022, možnosti vlivu výše uvedeného záměru na lokality soustavy Natura 2000 a vydal dne 23.09. 2022 pod č. j. JMK131097/2022 stanovisko podle §45i odst. 1 téhož zákona v tom smyslu, že **hodnocený záměr nemůže mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit** (dále jen EVL) a ptačích oblastí (dále jen PO), které se nachází na výše uvedených k. ú. a v působnosti Krajského úřadu Jihomoravského kraje.

D.2.3. Oddíl C (příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.) Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území

Vlivy A3 ZÚR JMK na dílčí tematické okruhy ÚAP JMK 2021 jsou ve většině případů potenciálně pozitivní nebo indiferentní. Potenciálně pozitivní jsou zejména vlivy na širší územní vztahy, sociodemografické podmínky a bydlení, dopravní infrastrukturu, ekonomické a hospodářské podmínky a rekreaci a cestovní ruch. Celkový vliv na stav území je možno hodnotit jako potenciálně pozitivní.

A3 ZÚR JMK dále reaguje na skutečnosti v analýze pozitiv a negativ ÚAP JMK 2021. A3 ZÚR JMK posiluje pozitiva zejména z oblasti širších územních vztahů, sociodemografických podmínek a bydlení, dopravní infrastruktury, ekonomických a hospodářských podmínek a rekreace a cestovního ruchu. Na druhou stranu lze vysledovat v některých oblastech potenciální tendenci k prohlubování zjištěných negativ (např. prohlubování depopulačního vývoje v periferiích kraje). Celkový vliv na zjištěná pozitiva negativa je tak možno hodnotit jako potenciálně indiferentní až pozitivní.

Dále byly vyhodnoceny vlivy A3 ZÚR JMK na problémy určené k řešení v ÚPD obsažené v ÚAP JMK 2021. A3 ZÚR JMK má potenciálně pozitivní vliv na odstraňování zejména absence vysokorychlostních tratí na území kraje. Z vyhodnocení vyplývá, že A3 ZÚR JMK má potenciálně indiferentní až pozitivní vliv na řešení jednotlivých problémů.

V rámci zpracování Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území A3 ZÚR JMK nebyly známy jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením, avšak nepodchycené v územně analytických podkladech.

A3 ZÚR JMK je v souladu s PÚR ČR. Jednotlivě je možné hodnotit vliv A3 ZÚR JMK na skutečnosti obsažené v prioritách PÚR ČR jako potenciálně indiferentní až pozitivní. Celkově tedy v rámci možností této aktualizace dochází k dostatečnému naplnění republikových priorit PÚR ČR.

A3 ZÚR JMK má celkově pozitivní vliv z hlediska hospodářského rozvoje a soudržnosti společenství obyvatel území.

D.3. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v ÚAP JMK v části B. 3 (udržitelný rozvoj území)

Hlavním cílem hodnocení je posoudit vliv jednotlivých částí A3 ZÚR JMK na stav vyváženosti územních podmínek SO ORP pro URÚ obsažený v části B.3 ÚAP JMK 2021.

Hodnocení bylo provedeno následujícím způsobem:

- Bylo provedeno vyhodnocení na základě stavu vyváženosti územních podmínek SO ORP pro URÚ (převzato z ÚAP JMK 2021), jehož přehled je uveden v níže uvedené tabulce.
- Plochy a koridory územních rezerv nebyly do hodnocení zahrnuty, jelikož jejich potřeba a plošné nároky budou prověřeny teprve v budoucnu (viz § 36 odst. 1 stavebního zákona) a případně vloženy jako návrhové plochy a koridory do aktualizovaných ZÚR JMK. Toto lze rovněž odvodit z § 36 odst. 1 stavebního zákona, kde je uvedeno, že se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzují.
- Hodnocení stavu vyváženosti územních podmínek SO ORP bylo v ÚAP JMK 2021 hodnoceno podle následující stupnice:
 - + pozitivní vliv
 - 0 žádný nebo zanedbatelný vliv
 - – negativní vliv
- Dle kombinace hodnocení tří pilířů pak bylo každé SO ORP zařazeno do jedné z celkem čtyř kategorií:
 - v kategorii 1 vykazují SO ORP Kuřim a Tišnov pozitivní hodnocení všech tří pilířů,
 - SO ORP v kategorii 2 (Blansko, Boskovice, Brno, Hustopeče, Mikulov, Pohořelice, Rosice, Veselí nad Moravou, Židlochovice) mají pozitivně hodnocené dva pilíře a negativně hodnocený jeden z pilířů (označení a, b, c pak odlišuje, který z pilířů je hodnocen negativně),
 - SO ORP v kategorii 3 (Břeclav, Bučovice, Hodonín, Ivančice, Kyjov, Moravský Krumlov, Slavkov u Brna, Šlapanice, Vyškov, Znojmo) mají pozitivně hodnocen jeden z pilířů a negativně hodnocený dva pilíře (označení a, b, c pak poukazuje na kombinaci dvou pilířů, jež jsou hodnoceny negativně),
 - v kategorii 4 nejsou žádné SO ORP, které by měly nevyhovující stav všech tří pilířů.
- Vyhodnocení jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje je provedeno kvalitativně na základě znalosti území a interpretace ukazatelů/indikátorů.

Tab. D.3.1.: Přehled hodnocení stavu vyváženosti územních podmínek SO ORP pro URÚ (ÚAP JMK 2021)

název SO ORP	Výsledné hodnocení environmentálního pilíře	Výsledné hodnocení sociálního pilíře	Výsledné hodnocení hospodářského pilíře	Kombinace hodnocení	Kategorie vyváženosti
Brno	-	+	+	- + +	2c
Blansko	+	+	-	+ + -	2b
Boskovice	+	+	-	+ + -	2b
Břeclav	-	-	+	- - +	3b
Bučovice	-	-	+	- - +	3b
Hodonín	-	-	+	- - +	3b
Hustopeče	-	+	+	- + +	2c
Ivančice	-	+	-	- + -	3c
Kuřim	+	+	+	+ + +	1
Kyjov	-	-	+	- - +	3b
Mikulov	-	+	+	- + +	2c
Moravský Krumlov	-	-	+	- - +	3b
Pohořelice	-	+	+	- + +	2c
Rosice	+	+	-	+ + -	2b
Slavkov u Brna	-	+	-	- + -	3c
Šlapanice	-	+	-	- + -	3c
Tišnov	+	+	+	+ + +	1
Veselí nad Moravou	+	-	+	+ - +	2a
Vyškov	-	+	-	- + -	3c
Znojmo	-	+	-	- + -	3c
Židlochovice	-	+	+	- + +	2c

Tab. D.3.2.: Vysvětlivky ke kategoriím vyváženosti:

1	+++	Všechny tři pilíře hodnoceny pozitivně
2a	+ - +	Sociální pilíř hodnocen negativně, pilíř životního prostředí a hospodářský pozitivně
2b	+ + -	Hospodářský pilíř hodnocen negativně, pilíř sociální a životního prostředí pozitivně
2c	- + +	Pilíř životního prostředí hodnocen negativně, pilíř sociální a hospodářský pozitivně
3a	+ - -	Pilíř sociální a hospodářský hodnocen negativně, pilíř životního prostředí pozitivně
3b	- - +	Pilíř sociální a životního prostředí hodnocen negativně, pilíř hospodářský pozitivně
3c	- + -	Pilíř hospodářský a životního prostředí hodnocen negativně, pilíř sociální pozitivně
4	---	Všechny tři pilíře hodnoceny negativně

- Souhrnné vyhodnocení vlivu A3 ZÚR JMK na stav územních podmínek SO ORP pro URÚ je uvedeno v souhrnné tabulce. Souhrnná tabulka uvádí jednak hodnocení převzaté z ÚAP JMK

2021 a především vyhodnocení vlivu A3 ZÚR JMK. Vlivy jsou hodnoceny podle následující stupnice:

- + pozitivní vliv
- 0 žádný nebo zanedbatelný vliv
- - negativní vliv

Tab. D.3.3.: Vyhodnocení vlivu A3 ZÚR JMK na vyváženost jednotlivých pilířů územních podmínek pro udržitelný rozvoj v SO ORP JMK

název ORP	hodnocení ÚAP JMK 2021			vliv A3 ZÚR JMK		
	environmentální pilíř	sociální pilíř	hospodářský pilíř	environmentální pilíř	sociální pilíř	hospodářský pilíř
Brno	-	+	+	0	+	+
Blansko	+	+	-	0	0	0
Boskovice	+	+	-	0	0	0
Břeclav	-	-	+	0	+	+
Bučovice	-	-	+	0	0	0
Hodonín	-	-	+	0	0	0
Hustopeče	-	+	+	0	+	+
Ivančice	-	+	-	0	0	0
Kuřim	+	+	+	0	0	0
Kyjov	-	-	+	0	0	0
Mikulov	-	+	+	0	0	0
Moravský Krumlov	-	-	+	0	0	0
Pohořelice	-	+	+	0	0	0
Rosice	+	+	-	0	+	+
Slavkov u Brna	-	+	-	0	0	0
Šlapanice	-	+	-	0	+	+
Tišnov	+	+	+	0	0	0
Veselí nad Moravou	+	-	+	0	0	0
Vyškov	-	+	-	0	0	0
Znojmo	-	+	-	0	0	0
Židlochovice	-	+	+	0	0	0

D.4. Souhrnné vyhodnocení předpokládaných vlivů A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území

Hlavním cílem souhrnu vyhodnocení je posoudit vliv kategorií A3 ZÚR JMK (2. úroveň; viz Tab. C.4.1.) na jednotlivé pilíře URÚ.

Vyhodnocení je provedeno následujícím způsobem:

- Do hodnocení jsou zahrnuty níže uvedené kategorie návrhových prvků A3 ZÚR JMK:
 - plochy a koridory vysokorychlostní tratě;
- Vyhodnocení vlivů na environmentální pilíř vychází z Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na životní prostředí (SEA). Vyhodnocení vlivů na sociální a hospodářský pilíř vychází z oddílu C.
- Vlivy kategorií A3 ZÚR JMK na pilíře URÚ jsou členěny podle následující stupnice:
 - + pozitivní vliv,
 - 0 žádný nebo zanedbatelný vliv,
 - - negativní vliv.
- Hodnocení je doplněno textovým komentářem, který popisuje nejvýznamnější vlivy A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území z pohledu jednotlivých pilířů.

pilíř URÚ	vliv A3 ZÚR JMK	komentář
plochy a koridory vysokorychlostní tratě		
environmentální pilíř	0	Plochy a koridory vysokorychlostní tratě vymezené v A3 ZÚR JMK jsou akceptovatelné při minimalizaci negativních vlivů pomocí stanovených opatření.
sociální pilíř	+	Vymezení návrhových ploch a koridorů vysokorychlostní tratě má celkově pozitivní vliv na sociální pilíř. Vymezením koridoru se potenciálně zvyšuje kvalita, rychlost a dostupnost železniční dopravy mezi Brnem a jižní a západní částí Jihomoravského kraje. To vytváří podmínky pro potenciální růst počtu obyvatel, rozvoj bydlení a cestovního ruchu.
hospodářský pilíř	+	Vymezení návrhových ploch a koridorů vysokorychlostní tratě (DZ11 a DZ13) má celkově pozitivní vliv na hospodářský pilíř. Vymezením koridoru se potenciálně zvyšuje kvalita, rychlost a dostupnost železniční dopravy mezi Brnem a jižní a západní částí Jihomoravského kraje. To vytváří podmínky pro další možnosti ekonomických subjektů v rámci dopravy a celkově zvyšuje konkurenceschopnost území.

D.5. Závěr

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.

**E. Návrh požadavků na rozhodování
ve vymezených plochách
a koridorech z hlediska zajištění
územních podmínek udržitelného
rozvoje území**

E. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska zajištění územních podmínek udržitelného rozvoje území

E.1. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska zajištění územních podmínek pro příznivé životní prostředí

Z Oddílu A vyplynuly zdola uvedené požadavky na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska zajištění územních podmínek pro příznivé životní prostředí:

Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech je sestaven na základě výsledků vyhodnocení vlivů nových nebo měněných ploch a koridorů A3 ZÚR JMK a na základě návrhu opatření uvedených v kapitole A.8. a v příloze č. 2 tohoto dokumentu. Pro plánování a usměřování územního rozvoje ploch a koridorů zpracovatel SEA doporučil ve spolupráci se zpracovatelem A3 ZÚR JMK níže uvedené požadavky. Tyto požadavky jsou zařazeny do výrokové části A3 ZÚR JMK.

E.1.1. Návrh úprav bodu 71 ZÚR JMK

Do bodu (71) e) bylo doplněno „ , zejména velké savce“.

Nová podoba bodu e) je následující:

Při přípravě a realizaci silničních a železničních staveb, především čtyřpruhových komunikací a dvoukolejných tratí, zajistit dostatečnou prostupnost silničního nebo železničního tělesa pro živočichy, zejména velké savce.

Komentář:

S ohledem na metodické doporučení MŽP (Metodika na ochranu krajiny před fragmentací z hlediska druhů lesních ekosystémů, AOPK 2019) bylo doporučeno požadovanou prostupnost liniové dopravní infrastruktury specifikovat pro velké savce, kterými jsou rys ostrovid, vlk obecný, medvěd hnědý a los evropský. Z ochrany konektivity krajiny pro tuto vybranou skupinu by měly profitovat i ostatní druhy živočichů.

E.1.2. Návrh opatření pro koridory měněné v A3 ZÚR JMK

DZ11 VRT Brno – Rakvice

Všechna požadovaná opatření jsou již zahrnuta v ZÚR JMK v bodě (129b) v úkolech pro územní plánování. Žádná další nová opatření tak není nutné do ZÚR JMK prostřednictvím A3 ZÚR JMK doplňovat.

E.1.3. Návrh opatření pro nově vymezovaný koridor v A3 ZÚR JMK

DZ13 VRT (Praha –) hranice kraje – Brno

- Zpřesnit a vymezit koridor DZ13 zejména s ohledem na zajištění dostatečné průchodnosti tratě pro velké savce, minimalizaci vlivů na migraci ptáků a letounů, zachování funkčnosti prvků ÚSES, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL, minimalizaci vlivů na ochranné pásmo vodních zdrojů II. stupně, odtokové poměry a čistotu povrchových vod, zachování průchodnosti krajiny, minimalizaci vlivů na krajinný ráz.
- Zpřesnit a vymezit koridor DZ13 s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy) a s ohledem na zmírnění pohledového působení trati (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím.

- Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) zejména při průchodu trati lokalitami Popůvky, Troubsko, Ostopovice a Brno.
- Zpřesnit a vymežit koridor DZ13 s ohledem na přítomnost terénních nestabilit.

Komentář:

Výše uvedené úkoly pro územní plánování zahrnují všechna požadovaná opatření a jsou převzaty do výrokové části A3 ZÚR JMK do bodu (129d).

E.2. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska zajištění územních podmínek pro příznivý stav evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti

Z Oddílu B nevyplynuly žádné požadavky na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska zajištění územních podmínek pro příznivý stav evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

E.3. Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska zajištění územních podmínek pro příznivý hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území

Z Oddílu C nevyplynuly žádné požadavky na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska zajištění územních podmínek pro příznivý hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel.

Seznam použitých zkratk a pojmů

zkratka	vysvětlení zkratky
AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
č.	číslo
č. j.	číslo jednací
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
čl.	článek
ČNR	Česká národní rada
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
D-O-L	průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe
DP	dobývací prostor
el.	elektrický
EU	Evropská unie
EÚoK	Evropská úmluva o krajině
EuroRAP	Evropský program hodnocení bezpečnosti silnic (European Road Assessment Programme)
EV	dálkový cyklistický koridor EuroVelo
EVL	evropsky významná lokalita
GVD	grafikon vlakové dopravy
ha	hektar
hl. n.	hlavní nádraží
homogenizace	přestavba stávající silnice s dílčími úpravami v trase pro dosažení jednotných parametrů příslušné kategorie silnice (definice pro účely územně plánovací dokumentace)
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
JČK	Jihočeský kraj
JE	jaderná elektrárna
JMK	Jihomoravský kraj
JT	jižní tangenta
JZT	jihozápadní tangenta
K	nadregionální biokoridor
KC	krajinný celek
k. ú.	katastrální území
KPZ	krajinná památková zóna
KrÚ JMK	Krajský úřad Jihomoravského kraje
kV	kilovolt
LAPV	lokalita pro akumulaci povrchových vod
MD	Ministerstvo dopravy ČR
MPR	městská památková rezervace
MPZ	městská památková zóna
MÚK	mimoúrovňová křižovatka

zkratka	vysvětlení zkratky
MZe	Ministerstvo zemědělství ČR
MZCHÚ	maloplošné zvláště chráněné území
MŽP	Ministerstvo životního prostředí ČR
MVÚ	migračně významná území
NP	národní park
NPP	národní přírodní památka
NPR	národní přírodní rezervace
NPÚ	Národní památkový ústav
NRBC	nadregionální biocentrum
NV	nařízení vlády
ÚSES	územní systém ekologické stability
ÚHUL	Ústav pro hospodářskou úpravu lesů
OP	ochranné pásmo
ORP	obec s rozšířenou působností
PF	půdní fond
písm.	písmeno
PO	ptačí oblast
POH	plán odpadového hospodářství
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
PZP	podzemní zásobník plynu
RBC	regionální biocentrum
RK	regionální biokoridor
RPDI	roční průměrné denní intenzity
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)
SEKM	systém evidence kontaminovaných míst
SJKD	Severojižní kolejový průměr v Brně
SLBD	Celostátní sčítání lidu, bytů a domů
SO ORP	správní obvod obce s rozšířenou působností
SR	Slovenská republika
SV	všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty

zkratka	vysvětlení zkratky
TEMMK	transevropský multimodální koridor
TEN-E	transevropská energetická síť (Trans-European Energy Networks)
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)
TERFN	transevropská železniční síť nákladní dopravy (Trans-European Rail Freight Network)
TINA	páteřní a doplňková dopravní infrastruktura společného evropského zájmu v zemích před jejich vstupem do EU (Transport Infrastructure Needs Assessment) – <i>po přijetí do EU zahrnuté do sítě TEN-T</i>
TO	třída ochrany zemědělské půdy
TP	technické podmínky
TR	trafostanice
TS	transformovna
TSI	technické specifikace interoperability
TT	trakční trafostanice
TŽK	tranzitní železniční koridor
ÚAP	územně analytické podklady
ÚK	úrovňová křižovatka
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)
ÚPD	územně plánovací dokumentace
URÚ	udržitelný rozvoj území
ÚS	územní studie
UV ČR	usnesení vlády České republiky
VKVP	zařízení vodovodů a kanalizací pro veřejnou službu
VMO	Velký městský okruh v Brně
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
VTP	veřejný terminál a přístav s vazbou na logistické centrum
VÚMOP, v. v. i.	Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy
VÚV T. G. M., v. v. I.	Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. M.
VVURÚ	vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
vyhl.	vyhláška
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje

zkratka	vysvětlení zkratky
ZÚR JMK	Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje
ZVN	zvláště vysoké napětí
ŽP	životní prostředí
žst.	železniční stanice
ŽUB	Železniční uzel Brno