

Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

II. Odůvodnění

jihomoravský kraj

KINCEPIONK

2024

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

POŘIZOVATEL:

Krajský úřad Jihomoravského kraje
Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

ZPRACOVATEL:

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

zodpovědný projektant:

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

zpracovatelský tým:

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

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

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

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

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

Obsah

Textová část odůvodnění A3b ZÚR JMK:

A. Postup při pořízení Aktualizace č. 3b ZÚR JMK.....	1
A.1. Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje	3
A.2. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018	3
A.3. Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.....	3
A.4. Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.....	4
A.5. Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.....	4
B. Vyhodnocení splnění požadavků a podmínek obsažených v Obsahu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK.....	11
C. Výsledek přezkoumání návrhu A3b ZÚR JMK.....	15
C.1. Soulad s politikou územního rozvoje.....	17
C.2. Soulad s cíli a úkoly územního plánování	24
C.3. Soulad s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů.....	28
C.4. Soulad s požadavky zvláštních právních předpisů a se stanovisky dotčených orgánů podle zvláštních právních předpisů, popřípadě s výsledkem řešení rozporů	28
D. Základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí	53
E. Stanovisko podle § 42b odst. 6 stavebního zákona	57
F. Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 42b odst. 6 stavebního zákona zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly	79
F.1. Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 42b odst. 6 stavebního zákona zohledněno	81
F.2. Prohlášení předkladatele koncepce dle § 10g odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.....	82
G. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení	85
G.1. Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území včetně zohlednění priorit v politice územního rozvoje	87

G.2. Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v politice územního rozvoje a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí (nadmístní rozvojové oblasti a nadmístní rozvojové osy).....	87
G.3. Zpřesnění vymezení specifických oblastí vymezených v politice územního rozvoje a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu.....	88
G.4. Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, územního systému ekologické stability a územních rezerv, včetně stanovení využití, které má být prověřeno u ploch územních rezerv	88
G.5. Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje	93
G.6. Stanovení cílových kvalit krajiny, včetně územních podmínek pro jejich zachování nebo dosažení	93
G.7. Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a vymezených asanačních území, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit.....	93
G.8. Stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury.....	94
G.9. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých se ukládá prověření změn jejich využití územní studií.....	94
G.10. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých je pořízení a vydání regulačního plánu orgány kraje podmínkou pro rozhodování o změnách jejich využití, včetně stanovení, zda se bude jednat o regulační plán z podnětu nebo na žádost, a lhůty pro vydání regulačního plánu z podnětu	95
G.11. Zadání regulačního plánu pro plochu nebo koridor vymezený podle kapitoly J	95
G.12. Stanovení pořadí změn v území (etapizace)	95
G.13. Stanovení kompenzačních opatření podle § 37 odst. 8 stavebního zákona	95
G.14. Údaje o počtu listů Zásad územního rozvoje a počtu výkresů grafické části	95
G.15. Seznam použitých zkratk a pojmů	95
G.16. Přehled použitých podkladů	95
G.17. Údaje o počtu listů textové části a počtu výkresů grafické části A3b ZÚR JMK	96

H. Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších (nadregionálních) vztahů.....	97
H.1. Koordinace využívání území se sousedními kraji	99
H.2. Koordinace využívání území se sousedními státy	99
I. Vyhodnocení splnění podmínek z případných vyjádření příslušných orgánů sousedních států a výsledků konzultací s nimi	101
J. Výčet záležitostí týkajících se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v politice územního rozvoje (§ 36 odst. 1 stavebního zákona), s odůvodněním potřeby jejich vymezení	105
K. Kvalifikovaný odhad záborů půdního fondu pro plochy a koridory republikového a nadmístního významu	109
K.1. Výchozí podmínky a metodika vyhodnocení záborů ZPF a PUPFL	107
K.2. Vyhodnocení záboru zemědělského půdního fondu	108
K.3. Vyhodnocení záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa	108
K.4. Souhrnný odhad záborů půdního fondu	109
K.5. Vztah k dosavadnímu řešení ZÚR JMK	111
L. Rozhodnutí o námitkách	113
L.1. Námitky obcí.....	115
L.2. Námitky oprávněných investorů	135
M. Vyhodnocení připomínek	147
M.1. Vyhodnocení připomínek sousedních krajů	149
M.2. Vyhodnocení připomínek veřejnosti	151
N. Seznam použitých zkratk	177

Přílohy odůvodnění A3b ZÚR JMK:

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

Grafická část odůvodnění A3b ZÚR JMK:

A3b/II.1. Výkres širších vztahů	M 1 : 500 000
A3b/II.2. Koordinační výkres	M 1 : 100 000
A3b/II.3. Koordinační výkres	M 1 : 50 000
A3b/II.4. Schéma dopravní infrastruktury	M 1 : 200 000

Kapitola A

Postup při pořízení Aktualizace č. 3b ZÚR JMK

A. Postup při pořízení Aktualizace č. 3b ZÚR JMK

A.1. Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje

Krajský úřad Jihomoravského kraje pořizoval v letech 2012–2016 pro Jihomoravský kraj Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „ZÚR JMK“) 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 následně vydány dne 05.10.2016 na 29. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje (dále také „ZJMK“), formou opatření obecné povahy, číslo usnesení 2891/16/Z29 a nabýly účinnosti dne 03.11.2016. Jako celek byly ZÚR JMK přezkoumány ve správním soudnictví Krajským soudem v Brně i Nejvyšším správním soudem, přičemž nebyly ani z části zrušeny. Oba předmětné rozsudky, Krajského soudu v Brně ze dne 20.12.2017, č.j. 65 A 3/2017–931 a Nejvyššího správního soudu ze dne 30.05.2019, č.j. 2 As 122/2018–512, shledal Ústavní soud jako ústavně konformní v řízení sp. zn. IV. ÚS 2682/19, když ústavní stížnost proti nim odmítl dne 28.04.2020. Posledně uvedeným řízením byly vyčerpány prostředky soudní ochrany proti regulaci území obsažené ZÚR JMK v její celistvé podobě.

A.2. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018

Územní studie nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“, z ledna 2019, byla jako klíčový vstupní podklad využita při zpracování návrhu Zprávy o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 (dále také „návrh Zprávy“). V návrhu Zprávy pořizovatel vyhodnotil uplatňování ZÚR JMK za období od jejich schválení a požadavky a podmínky pro zpracování návrhu aktualizace zásad územního rozvoje, včetně požadavků na vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Projednání návrhu Zprávy bylo zahájeno 16.01.2019. V měsíci březnu návrh Zprávy pořizovatel upravil dle výsledků projednání a předložil ho krajské samosprávě ke schválení.

Dne 28.03.2019 byl návrh Zprávy schválen usnesením ZJMK č. 1802/19/Z20. Zpráva o uplatňování ZÚR JMK v období 10/2016–12/2018 formulovala obsah zadání pro zpracování Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

A.3. Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje uložily pořídit „Územní studii nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ jejímž cílem bylo „*podrobně a komplexně posoudit varianty nadřazené dálniční a silniční síti v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno a ve vnitřním prostoru Brna včetně jejich možných kombinací z hlediska rozložení přepravních vztahů mezi jednotlivé kategorie sítě pozemních komunikací, přepravní účinnosti, návaznosti a kapacity sítě, urbanistického rozvoje sídel a jejich vzájemných vazeb, vlivů na životní prostředí a lidské zdraví*“. Prioritní záměry pro podrobné posouzení a doporučení výsledného řešení představovaly dálnice D43 v úseku D1 – Kuřim v koordinaci s variantami obchvatu Kuřimi, varianty jihozápadní tangenty, případně její potřebnost, a zkapacitnění dálnice D1 Slatina – Holubice s vymezením optimální polohy dálničních křižovatek ve vztahu k návaznosti na silniční síť nižšího významu.

Vzhledem k tomu, že úkolem této územní studie bylo zejména „*V podrobnějším měřítku v územně-funkčních souvislostech prověřit a upřesnit podmínky pro umístění, funkčnost a reálnost z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví navrhovaných kapacitních silnic v návaznostech na krajskou silniční síť a vnitroměstský komunikační systém města Brna a v koordinaci s ostatními významnými záměry*“

dopravní infrastruktury umístěnými v řešeném území (především železniční a letecké)“, byla předmětná územní studie z ledna 2019 rovněž klíčovým podkladem pro Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řešila všechny požadavky na aktualizaci celých ZÚR JMK (tj. včetně dopravních záměrů nadřazené dálniční a silniční sítě prověřených předmětnou územní studií) vyplývající ze Zprávy o uplatňování ZÚR JMK za období 2016 -2018. Proces pořízení je popsán v kapitole A Odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK byla vydána dne 17.09.2020 na 33. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje (dále také „ZJMK“), formou opatření obecné povahy, číslo usnesení 2835/20/Z33 a nabyla účinnosti dne 31.10.2020.

A.4. Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

Pořízení Aktualizace č. 2 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „Aktualizace č. 2 ZÚR JMK“) bylo vyvoláno potřebou společnosti NET4GAS, s.r.o., která v lednu 2020 podala návrh na pořízení aktualizace ZÚR JMK zkráceným postupem ve věci úpravy koridoru pro záměr TEP03 „*Plynovod přepravní soustavy v Jihomoravském kraji, vedoucí z okolí kompresní stanice Břeclav na hranici ČR/Rakousko a plocha pro novou hraniční předávací stanici Poštorná*“. Hlavním důvodem byla skutečnost, že předmětný záměr byl společností NET4GAS, s.r.o. prověřen v technické studii (11/2019) s cílem nalézt optimální vedení trasy pro zdárnou realizaci nejpozději v průběhu roku 2025. Z tohoto prověření vyplynula potřeba částečně upravit koridor TEP03 pro umístění vysokotlakého plynovodu „VTL plynovod KS Břeclav – Poštorná“. Zpracováním technické studie (11/2019) došlo ke změně podmínek, na základě kterých byl v ZÚR JMK vymezen koridor TEP03 a vyvstala potřeba v souladu s § 5 odst. 6 stavebního zákona pořídit změnu ZÚR JMK.

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje rozhodlo usnesením č. 2518/20/Z29 ze dne 27.02.2020 o pořízení Aktualizace č. 2 ZÚR JMK zkráceným postupem a o jejím obsahu, a podmínilo v souladu s § 42a odst. 6 stavebního zákona její pořízení úhradou nákladů uvedených v § 42a odst. 2 stavebního zákona navrhovatelem. Proces pořízení je popsán v kapitole A Odůvodnění Aktualizace č. 2 ZÚR JMK.

Aktualizace č. 2 ZÚR JMK byla vydána dne 17.09.2020 na 33. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje (dále také „ZJMK“), formou opatření obecné povahy, číslo usnesení 2836/20/Z33 a nabyla účinnosti dne 31.10.2020.

A.5. Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

A.5.1. Podnět oprávněného investora k pořízení aktualizace ZÚR JMK zkráceným postupem

Krajský úřad Jihomoravského kraje (dále „KrÚ JMK“) obdržel dne 07.11.2022 návrh státní organizace Správa železnic (oprávněného investora) na pořízení aktualizace ZÚR JMK zkráceným postupem ve věci vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať (VRT) v úseku hranice kraje – Brno a v úseku Šakvice – Rakvice a úpravy koridoru územní rezervy RDZ05 VRT Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko (- Wien) v souladu s ustanovením § 42a odst. 2 stavebního zákona.

A.5.2. Rozhodnutí o pořízení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK

Pořizovatel posoudil návrh oprávněného investora a dospěl k závěru, že splňuje všechny náležitosti podle ust. § 42a odst. 2 stavebního zákona. V prosinci 2022 pořizovatel předložil návrh oprávněného

investora na pořízení aktualizace ZÚR JMK zkráceným postupem spolu se svým posouzením a obsahem aktualizace krajské samosprávě.

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje dne 15.12.2022 usnesením č. 1596/22/Z16 rozhodlo o pořízení Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále „Aktualizace č. 3 ZÚR JMK“) zkráceným postupem a o jejím obsahu a podmínilo v souladu s § 42a odst. 6 stavebního zákona její pořízení úhradou nákladů uvedených v § 42a odst. 2 písm. f) stavebního zákona navrhovatelem.

A.5.3. Zpracování návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK

Zpracovatelem návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK se podle výsledků výběrového řízení stala společnost knesl kynčl architekti s.r.o., IČ 47912481, se sídlem Šumavská 416/15, 602 00 Brno. V souladu se smlouvou o dílo projektant v únoru 2023 zahájil práce na zpracování návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK.

Těsně před dokončením prací v červnu 2023 KrÚ JMK obdržel od Správy železnic, s.o. informaci, že na základě souběžně zpracovávané projektové dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby „RS 1 VRT Velká Bíteš – Brno, a to zejména na základě podrobnějších hydrologických a geologických průzkumů, projednání s obcemi a s ŘSD ČR, došlo k částečné úpravě trasy VRT v úseku hranice kraje - Brno. Správa železnic, s.o. tedy požádala o úpravu vymezení návrhového koridoru DZ13, která by zohlednila poskytnutý aktuálnější podklad.

Výše uvedené skutečnosti bylo nutné řešit smluvně, neboť rozšířily předmět smlouvy a vyvolaly potřebu změny některých ustanovení. V případě rozšíření předmětu smlouvy šlo o vyhrazenou změnu smlouvy, která se nepovažuje za podstatnou změnu závazku. V případě rozšíření předmětu smlouvy o úpravu vymezení koridoru VRT Praha – Brno – Břeclav se jednalo o dodatečné služby, nezbytné pro řádné dokončení díla. V souladu s § 222 odst. 5 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, u nich nepřichází v úvahu změna v osobě dodavatele. Návrh Dodatku č. 1 ke smlouvě byl schválen na 102. schůzi Rady Jihomoravského kraje dne 14.06.2023 usnesením č. 712/23/R102.

Projektant obratem zahájil práce na potřebné úpravě návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK a předal jej v srpnu 2023 KrÚ JMK k projednání.

Pro úplnost KrÚ JMK dodává, že soulad zásad územního rozvoje s politikou územního rozvoje je řešen v souběžně pořizované Aktualizaci č. 4 ZÚR JMK. O pořízení Aktualizace č. 4 ZÚR JMK zkráceným postupem rozhodlo Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na svém 19. zasedání konaném dne 22.06.2023 usnesením č. 2018/23/Z19. Zahájení veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 4 ZÚR JMK se (v návaznosti na projednání Aktualizace č. 3 ZÚR JMK) předpokládá v polovině roku 2024.

A.5.4. Projednání návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK

V srpnu 2023 bylo podle § 42b odst. 2 a 3 v návaznosti na § 39 stavebního zákona zahájeno veřejné projednání návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále také „VVURU“) s Ministerstvem pro místní rozvoj ČR, dotčenými orgány, obcemi v řešeném území a obcemi sousedícími s tímto územím (dotčenými obcemi), sousedními kraji a veřejností.

S návrhem Aktualizace č. 3 ZÚR JMK pro veřejné projednání bylo možné se seznámit od 28.08.2023, ke stejnému datu byla uveřejněna i vlastní dokumentace návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK a VVURÚ. V souladu s § 39 stavebního zákona byla dokumentace návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK a VVURÚ vystavena k veřejnému nahlédnutí v elektronické podobě na internetových stránkách Jihomoravského

kraje a v listinné podobě na odboru územního plánování a stavebního řádu KrÚ JMK na Žerotínově nám. v Brně.

Veřejné projednání návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK se konalo dne 03.10.2022. Téhož dne se následně konalo projednání „Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“. Dotčené orgány a MMR mohly v souladu se stavebním zákonem k dokumentaci uplatnit stanoviska. Dotčené obce, oprávnění investoři a zástupci veřejnosti mohli podat námitky proti dokumentaci. Veřejnost mohla k dokumentaci uplatnit připomínky.

KrÚ JMK obdržel celkem 32 podání, které podalo: 12 dotčených orgánů, 2 sousední kraje, 4 oprávnění investoři, 2 obce a 12 veřejnost. Všechna podání byla písemnou formou vyhodnocena. V případě potřeby bylo vypořádání s dotčeným orgánem projednáno. Konkrétně se jednalo o stanovisko MŽP (podrobněji viz níže) a o stanovisko MPO, ve kterém MPO nesouhlasilo za oblast energetiky s vymezení koridoru DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“ z důvodu ohrožení realizovatelnosti záměrů, pro které jsou vymezeny koridory TEE03 a TEE23 (viz také níže). Sousední kraje (Olomoucký a Vysočina) uplatnily 2 vyjádření (bez připomínek). Ze 2 obcí obec Modřice k návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK sdělila, že nemá žádné připomínky a obec Troubsko uplatnila celkem 6 námitek proti vymezení koridoru DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“. Ze 4 oprávněných investorů dva (Povodí Moravy a VAK Hodonín) s návrhem Aktualizace č. 3 ZÚR JMK souhlasili (přičemž jeden z nich uplatnil požadavek procesního charakteru směřující mimo předmět řešení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK) a dva (ČEPS a Teplárny Brno) uplatnili námitku vůči vymezení koridoru DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“, z nichž společnost ČEPS a.s., uplatnila stejný nesouhlas jako MPO. Připomínky veřejnosti podalo 5 spolků a 7 fyzických osob (občanů) ve 12 podáních, jejichž připomínky se věcně shodovaly s námitkami, které uplatnila obec Troubsko vůči vymezení koridoru DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“.

K návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK bylo pořízeno „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“. Z oddílu A „Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3 ZÚR JMK na životní prostředí“ (dále také „SEA“) vyplynulo, že navrhovaný obsah Aktualizace č. 3 ZÚR JMK nemá přeshraniční vliv na území sousedních států. Konzultace s Rakouskem a Slovenskem tudíž neproběhly.

MŽP ve svém stanovisku č.j. MZP/2023/710/2911 ze dne 10.10.2023 souhlasilo s návrhem Aktualizace č. 3 ZÚR JMK, avšak k SEA uplatnilo připomínky, ze kterých vyplynula potřeba SEA upravit a upřesnit. MŽP po kontrole upravené SEA projektantovi sdělilo, že jeho požadavky byly v SEA splněny a lze požádat o stanovisko MŽP. Předmětná úprava SEA nevyvolala potřebu návrh Aktualizace č. 3 ZÚR JMK upravit a tudíž ani potřebu jej znovu projednat.

A.5.5. Rozdělení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK na aktualizace 3a a 3b

Z jednání, jejichž účelem byla koordinace záměrů DZ13, TEE03 a TEE23 mezi Správou železnic, s.p. a společností ČEPS, a.s. vyplynulo, že potřeba detailnějšího prověření koordinace záměrů způsobí výrazné časové zdržení pořizované Aktualizace č. 3 ZÚR JMK. Aby nebyla zpožděna příprava VRT na úseku Šakvice – Rakvice a úprava vymezení územní rezervy u Břeclavi Správa železnic, s.p. požádala dne 05.01.2024 o rozdělení na:

- **Aktualizaci č. 3a ZÚR JMK**, která bude obsahovat záměry: DZ11 prodlužující návrhový koridor pro VRT Brno – Šakvice o úsek Šakvice – Rakvice a RDZ05 VRT Rakvice – Břeclav – hranice kraje/Rakousko (- Wien) zužující vymezení územní rezervy v úseku u města Břeclav.
- **Aktualizaci č. 3b ZÚR JMK**, která bude obsahovat záměr DZ13 VRT hranice kraje – Brno, čekající na výstupy z koordinačních jednání.

KrÚ JMK vyhodnotil, že v případě VRT se jedná o záměry celospolečenského veřejného zájmu z oblasti železniční dopravy, a proto doporučil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje žádosti vyhovět.

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje dne 22.02.2024 usnesením č. 2465/24/Z23 rozhodlo o rozdělení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK na Aktualizace č. 3a a č. 3b ZÚR JMK v souladu s ustanovením § 42a zákona č. 183/2006 Sb. ve znění účinném k 31.12.2023 a ve spojení s § 334a zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů.

Kromě MMR byl další postup po rozdělení Aktualizace č. 3 na 3a a 3b konzultován také s MŽP, které se přiklonilo k názoru, že k Aktualizacím č. 3a a 3b ZÚR JMK bude vhodnější i SEA rozdělit na dvě samostatné dokumentace.

A.6. Aktualizace č. 3a Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

V souladu se smlouvou o dílo uzavřenou na plnění veřejné zakázky Aktualizace č. 3 ZÚR JMK zajistil KrÚ JMK rozdělení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK a vyhotovení Aktualizace č. 3a ZÚR JMK v souladu s vyhodnocením stanovisek dotčených orgánů, vyjádření sousedních krajů a s požadavky pořizovatele.

Vzhledem k tomu, že veškeré nesouhlasy se věcně vztahovaly k záměru VRT Praha – Brno, který je předmětem Aktualizace č. 3b ZÚR JMK, KrÚ JMK konstatoval, že k Aktualizaci č. 3a ZÚR JMK byla uplatněna souhlasná stanoviska dotčených orgánů a nebyly uplatněny žádné námitky ani připomínky.

MMR k Aktualizaci č. 3a ZÚR JMK vydalo dne 04.03.2024 pod č.j. MMR-20091/2024-81 souhlasné stanovisko.

MŽP vydalo k Aktualizaci č. 3a ZÚR JMK dne 15.03.2024 pod č.j. MZP/2024/710/969 stanovisko (tzv. stanovisko SEA).

Projektant upravil návrh Aktualizace č. 3a ZÚR JMK podle výsledků projednání a požadavků pořizovatele a předal jej na přelomu března a dubna 2024 KrÚ JMK k vydání.

Aktualizace č. 3a ZÚR JMK byla vydána dne 25.04.2024 na 24. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje (dále také „ZJMK“), formou opatření obecné povahy, číslo usnesení 2623/24/Z24 a nabyly účinnosti dne 15.06.2024.

A.7. Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

Vzhledem k tomu, že veškeré nesouhlasy se věcně vztahovaly k záměru VRT Praha – Brno, který je předmětem Aktualizace č. 3b ZÚR JMK, KrÚ JMK konstatoval, že k Aktualizaci č. 3b ZÚR JMK byly uplatněny stanoviska DO (z nichž bylo nesouhlasné stanovisko MPO), námitky obce Troubsko, námitky dvou oprávněných investorů (ČEPS a Teplárny Brno) a připomínky veřejnosti (5 spolků a 7 fyzických osob (občanů)).

Ve věci koordinace záměru DZ13 (pro VRT) se záměry TEE03 a TEE28 (pro el. vedení 400 kV), proběhlo dne 12.04.2024 jednání mezi oprávněnými investory, tj. mezi Správou železnic, s.o. a společností ČEPS za účasti pořizovatele (OÚP KrÚ JMK) a dotčeného orgánu (MPO). Na jednání se zástupci Správy železnic, s.o. a společnosti ČEPS shodli na tom, že na základě technického řešení z 03/2024 obsaženého v ověřovací studii „Aktualizace UTS V203 – přestavba na 400 kV“ byla prokázána realizovatelnost záměrů VRT (DZ13) a el. vedení 400 kV (TEE03 a TEE23) a bylo potvrzeno navržené vymezení koridoru DZ13 v návrhu A3b ZÚR JMK. Z těchto důvodů ČEPS i MPO na jednání sdělily, že na nesouhlasu s vymezením koridoru DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“ v návrhu A3b ZÚR JMK nadále netrvaly.

Stažení nesouhlasu s vymezením koridoru pro záměr DZ13 bylo mezi KrÚ JMK a MPO následně stvrzeno podepsáním dohody o vypořádání stanoviska dne 23.04.2024.

K záměru DZ13 bylo uplatněno celkem 12 podání veřejnosti, která obsahovala více než jednu připomínku. Většina z celkového počtu 57 jednotlivých připomínek se obsahově překrývala a mnoho z nich bylo uplatněno různými podatelci v téměř totožném znění. KrÚ JMK všechny jednotlivé připomínky roztřídil tak, aby bylo možné vybrat a následně vyhodnotit každou obsahově odlišnou připomínku pouze jednou.

Všechna podání byla písemnou formou vyhodnocena. Vyhodnocení stanovisek DO, námitek obce Troubsko, námitek oprávněných investorů a obsahově odlišných připomínek veřejnosti je obsaženo v kap. C, kap. L a kap. M Odůvodnění Aktualizace č. 3b ZÚR JMK

V souladu se smlouvou o dílo uzavřenou na plnění veřejné zakázky Aktualizace č. 3 ZÚR JMK zajistil KrÚ JMK vyhotovení Aktualizace č. 3b ZÚR JMK v souladu s výsledky projednání (tj. s vyhodnocením stanovisek dotčených orgánů, vyjádření sousedních krajů, rozhodnutím o námitkách, vypořádáním připomínek) a s požadavky pořizovatele.

Na základě vyhodnocení námitek a připomínek byla dokumentace A3b ZÚR JMK projektantem upravena pouze v jedné dílčí položce:

- Ve výroku A3b ZÚR JMK u záměru DZ13 „VRT (Praha-) hranice kraje – Brno“ v bodě (129d) v části „úkoly pro územní plánování“ bylo znění úkolu pod písmenem b) upraveno takto: „**Zajistit územní koordinaci a ochranu koridoru v ÚPD dotčených obcí a navazující projektové přípravě pro následná povolovací řízení, včetně koordinace se záměry I/43, nyní I/73 (MÚK Troubsko) a horkovodu z elektrárny Dukovany**“.
- Stejně byla upravena i část Odůvodnění A3b ZÚR JMK vztahující se k záměru DZ13 „VRT (Praha-) hranice kraje – Brno“ s využitím navrženého doplnění o „**koordinaci se stavbou horkovodu z elektrárny Dukovany do Brna, který je stavbou energetické infrastruktury dle liniového zákona**“.

A.7.1. Stanovisko nadřízeného orgánu územního plánování (stanovisko NOÚP)

KrÚ JMK přípisem ze dne 24.04.2024 požádal MMR o stanovisko NOÚP k návrhu Aktualizace č. 3b ZÚR JMK, ke kterému přiložil v souladu s § 42b odst. 5 stavebního zákona podklady pro vydání stanoviska.

MMR k Aktualizaci č. 3b ZÚR JMK vydalo dne 02.05.2024 pod č.j. MMR-36401/2024-81 souhlasné stanovisko dle § 42b odst. 5 stavebního zákona.

A.7.2. Stanovisko MŽP (stanovisko SEA)

KrÚ JMK přípisem ze dne 24.04.2024 požádal MŽP o stanovisko SEA k návrhu Aktualizace č. 3b ZÚR JMK, ke kterému přiložil podklady pro vydání stanoviska k návrhu koncepce podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v souladu s § 42b odst. 6 stavebního zákona.

MŽP vydalo k Aktualizaci č. 3b ZÚR JMK dne 23.05.2024 pod č.j. MZP/2024/710/2606 stanovisko (tzv. stanovisko SEA). Kompletní znění stanoviska je uvedeno v kap. E Odůvodnění Aktualizace č. 3b ZÚR JMK.

Stanovisko je souhlasné a neobsahuje žádné požadavky či podmínky vůči výrokové části Aktualizace č. 3b ZÚR JMK. MŽP však ve stanovisku SEA stanovilo dva požadavky, kterými mají být zajištěny minimální možné dopady realizace Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví. Stanovisko SEA k těmto požadavkům mj. uvádí, že jsou *minimalizačními opatřeními projektového*

charakteru náležejícími do fáze projektové přípravy stavby a její realizace, tedy mimo podrobnost aktualizace. Sdělení, jak bylo stanovisko SEA zohledněno je uvedeno v kap. F Odůvodnění Aktualizace č. 3b ZÚR JMK.

A.7.3. Stanoviska dotčených orgánů a MMR k návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek

KrÚ JMK přípisem ze dne 12.06.2024 požádal dotčené orgány (DO) a MMR o stanoviska k návrhu rozhodnutí o námitkách a návrhu vyhodnocení připomínek. DO s rozhodnutím o námitkách a vyhodnocením připomínek souhlasily. Rovněž MMR dne 02.05.2024 pod č.j. MMR-36401/2024-81 a dne 28.06.2024 pod č.j. MMR-49195/2024-81 vydalo souhlasná stanoviska.

A.7.4. Vydání Aktualizace č. 3b ZÚR JMK

Projektant upravil návrh Aktualizace č. 3b ZÚR JMK podle výsledků projednání a požadavků pořizovatele a předal jej v červenci 2024 KrÚ JMK k vydání.

Rada Jihomoravského kraje projednala materiál na své schůzi dne 07.08.2024 a přijala usnesení č./24/R....., kterým doporučila Zastupitelstvu Jihomoravského kraje aktualizaci vydat.

KrÚ JMK podle § 42 odst. 4 ve spojení s § 41 odst. 1 stavebního zákona následně předložil Zastupitelstvu Jihomoravského kraje návrh na vydání Aktualizace č. 3b ZÚR JMK. Před jejím vydáním ZJMK podle § 41 odst. 2 stavebního zákona ověřilo, že Aktualizace č. 3b ZÚR JMK není v rozporu s politikou územního rozvoje, neboť souběžně je pořizována Aktualizace č. 4 ZÚR JMK, která uvádí ZÚR JMK do souladu s PÚR ČR, dále pak se stanovisky dotčených orgánů a se stanoviskem MMR.

Kapitola B

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

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

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

Do vyhodnocení splnění požadavků se promítá také rozhodnutí Zastupitelstva Jihomoravského kraje ze dne 22. 2. 2024, kterým byla Aktualizace č. 3 ZÚR JMK rozdělena na Aktualizace č. 3a a č. 3b ZÚR JMK. Aktualizace č. 3b ZÚR JMK pak v souladu s tímto rozdělením zahrnuje pouze část záměrů obsažených v původním Obsahu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK.

B.1.1. Část 1

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

Splnění požadavku:

Text neobsahuje žádný požadavek. Bere se na vědomí.

B.1.2. Část 2

Předmětem řešení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK je:

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

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

Splnění požadavku:

Dle rozhodnutí Zastupitelstva Jihomoravského kraje ze dne 22. 2. 2024 byla Aktualizace č. 3 ZÚR JMK rozdělena na Aktualizace č. 3a a č. 3b ZÚR JMK. Podle tohoto rozhodnutí obsahuje Aktualizace č. 3a ZÚR JMK prodloužení koridoru DZ11 pro VRT v trase Šakvice – Rakvice (součást VRT Jižní Morava) a úpravu územní rezervy RDZ05 pro VRT u Břeclavi; Aktualizace č. 3b ZÚR JMK obsahuje vymezení návrhového koridoru DZ13 pro vysokorychlostní trať v úseku hranice kraje Vysočina/Jihomoravský kraj – Brno (tj. pro VRT Vysočina fáze I).

Požadavek na vymezení návrhového koridoru pro VRT Praha – Brno v úseku ležícím na území Jihomoravského kraje byl splněn. V aktualizaci byly zrušeny územní rezervy RDZ01 a RDZ02 a byl vymezen návrhový koridor DZ13, který je zároveň vymezen jako veřejně prospěšná stavba (viz bod

129c, 129d Přílohy odůvodnění A3b ZÚR JMK, výkresy A3b/I.2 a A3b/I.4 A3b ZÚR JMK a kap. G.4 odůvodnění A3b ZÚR JMK).

B.1.3. Část 3

Předmětem řešení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK je:

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

Obce dotčené záměrem: Břeclav

Splnění požadavku:

Dle rozhodnutí Zastupitelstva Jihomoravského kraje ze dne 22. 2. 2024 byla Aktualizace č. 3 ZÚR JMK rozdělena na Aktualizace č. 3a a č. 3b ZÚR JMK. Aktualizace č. 3b ZÚR JMK obsahuje pouze vymezení návrhového koridoru DZ13 pro vysokorychlostní trať v úseku hranice kraje Vysočina/Jihomoravský kraj – Brno (tj. pro VRT Vysočina fáze I). Úprava územní rezervy RDZ05 pro VRT u Břeclavi je součástí Aktualizace č. 3a ZÚR JMK.

B.1.4. Část 4

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

Splnění požadavku:

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

B.1.5. Část 5

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

Splnění požadavku:

Požadavek byl splněn. Zastupitelstvo JMK na základě návrhu oprávněného investora (Správy železnic, s.o.) na svém 16. zasedání usnesením č. 1596/22/Z16 ze dne 15. 12. 2022 rozhodlo o obsahu a pořadí Aktualizace č. 3 ZÚR JMK zkráceným postupem podle § 42a stavebního zákona. Toto zůstává v platnosti i pro Aktualizaci č. 3b ZÚR JMK.

Kapitola C

Výsledek přezkoumání návrhu Aktualizace č. 3b ZÚR JMK

C. Výsledek přezkoumání návrhu A3b ZÚR JMK

Krajský úřad Jihomoravského kraje přezkoumal soulad návrhu A3b ZÚR JMK s požadavky uvedenými v § 40 odst. 1 stavebního zákona s výsledkem:

C.1. Soulad s politikou územního rozvoje

Povinnost respektovat Politiku územního rozvoje ČR, ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3, 4, 5, 6 a 7 (dále také „PÚR ČR“), v návrhu A3b ZÚR JMK vyplývá z § 31 odst. 4 stavebního zákona, kde je stanoveno, že PÚR ČR je závazná pro pořízení zásad územního rozvoje, a tudíž i pro jejich aktualizace.

Řešení A3b ZÚR JMK je v souladu platnou PÚR ČR ve znění závazném od 1. 3. 2024 – konkrétně viz následující text.

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

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

> **A3b ZÚR JMK** nemění stanovení krajských priorit územního plánování.

Jednotlivé republikové priority územního plánování jsou v A3b ZÚR JMK naplněny nebo respektovány následujícím způsobem:

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

> **A3b 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.*

> **A3b ZÚR JMK** nemá vliv na rozvoj zemědělské výroby ve venkovských územích a respektuje rozvoj ekologických funkcí krajiny. Zábor ZPF je předpokládán jen v nejnutnějším rozsahu.

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

> **A3b 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.

> **A3b ZÚR JMK** byla zpracována jako komplexní dokument v návaznosti na dosud platné ZÚR, které řeší komplexně celé území kraje. A3b ZÚR JMK je zpracována v souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací a s využitím územně plánovacích podkladů.

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

> **A3b 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 A3b 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.*

> **A3b 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.*

> **A3b ZÚR JMK** navrhuje koridory VRT tak, aby efektivně propojil hlavní centra osídlení při respektování stavu a hodnot území, kterým prochází. Trasa VRT je z významné části vedena v koordinaci s dalšími dopravními trasami (konvenční železnice, dálnice) a respektuje tak zásadu sdružování koridorů, která chrání nezastavěné území před přílišnou fragmentací a vytváří podmínky pro účelné využití území úsporné v nárocích na investice i údržbu.

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

soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

> **A3b 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 vymezení ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny, uplatňovat integrované přístupy k předcházení a řešení environmentálních problémů.

> **V A3b ZÚR JMK** jsou navrhované záměry umístěny s ohledem na situaci v území tak, aby v co nejmenší míře ovlivňoval migrační propustnost krajiny pro živočichy a člověka. Prostupnost napříč koridorem VRT bude zajištěna mimoúrovňovými kříženími v místech, kde bude VRT procházet na mostech či estakádách nebo v tunelech. Podrobnější řešení bude prověřeno v navazující projektové přípravě.

- (21) Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých ploch nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročnou formu krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.

> **V A3b ZÚR JMK** jsou navrhované záměry umístěny v koordinaci s již existujícími dopravními koridory (konvenční železnice, dálnice). Tím je omezen jeho vliv na rekreační území v nezastavěném území kolem sídel. Zajištění prostupnosti území napříč koridorem je popsáno v předchozím bodě.

- (22) Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy udržitelného cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo).

> **A3b ZÚR JMK** má územní potenciál pro ovlivnění cestovního ruchu. Vymezením návrhového koridoru 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).*

> **A3b ZÚR JMK** svým řešením respektuje tuto prioritu. Vymezuje koridor VRT za účelem zkvalitnění dopravní infrastruktury a zabezpečení lepší dostupnosti území. Koridor je navržen tak, aby byl rozsah fragmentace krajiny minimální a aby bylo možné už jeho trasováním co nejvíce omezit nepříznivé účinky tranzitní železniční dopravy na obydlené oblasti. V místech, kde se koridor přibližuje obytnému území, budou realizována taková opatření, která zajistí splnění hygienických limitů v daném území.

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

> **A3b ZÚR JMK** vytváří podmínky pro zlepšování dostupnosti území doplněním vysokorychlostní železniční tratě v území rozvojové osy OS5 a rozvojové oblasti OB3. Návrhem koridoru 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.

> A3b ZÚR JMK nemá potenciál pro přímé ovlivnění imisní situace. Vysokorychlostní doprava je environmentálně šetrnou formou dopravy, která potenciálně snižuje zastoupení dopravy automobilové. A3b 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.

> A3b ZÚR JMK nemá vliv na tuto prioritu. Zachování příznivých hydrogeologických poměrů v území bude součástí navazujících správních řízení při umísťování VRT. Součástí řešení VRT bude odvodnění stavby, které nezhorší odtokové poměry v území.

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

> A3b ZÚR JMK respektuje vymezená záplavová území. Řešení VRT bude v dalších stupních navrženo tak, aby byla záplavová území respektována a aby pokud možno nedošlo ke zhoršení odtokových poměrů.

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

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

> A3b 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) 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.*

> **A3b ZÚR JMK** zohledňuje nároky na další vývoj území v dlouhodobých souvislostech. Navrhuje koridor VRT, který může být prospěšný pro dlouhodobý hospodářský rozvoj území.

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

> **A3b ZÚR JMK** navrhuje rozvoj železniční dopravní infrastruktury doplňující stávající železniční síť o novou trasu vysokorychlostní dopravy s návazností na další druhy dopravy (např. v místech přestupních terminálů). Umožňuje tak rovné příležitosti mobility a dosažitelnosti území při minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí.

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

> **Pro A3b ZÚR JMK** není relevantní.

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

> **Pro A3b ZÚR JMK** není relevantní.

C.1.2. Rozvojové oblasti a rozvojové osy

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

> **A3b ZÚR JMK** respektuje a nemění upřesnění rozvojových oblastí ani os.

C.1.3. Specifické oblasti

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

> **A3b ZÚR JMK** respektuje a nemění vymezení specifických oblastí.

C.1.4. Koridory a plochy dopravní infrastruktury

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

> **A3b ZÚR JMK** upravuje zpřesnění některých záměrů PÚR ČR v dosud platných ZÚR JMK, konkrétně se jedná o koridor vysokorychlostní dopravy ŽD4 (čl. 83d PÚR ČR).

➤ Koridor vysokorychlostní dopravy ŽD4

Vymezení:

RS1 úsek Praha–Brno

Důvody vymezení:

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

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

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

Úkoly pro územní plánování:

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

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

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

Řešení A3b ZÚR JMK na základě výše uvedeného podkladu Ministerstva dopravy zahrnuje vymezení návrhového koridoru DZ13 pro vysokorychlostní trať v úseku (Praha –) hranice kraje – Brno.

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

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

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

> **A3b ZÚR JMK** respektuje a nemění upřesnění koridorů a ploch dopravní infrastruktury.

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

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

> **A3b ZÚR JMK** se uvedené úkoly netýkají.

C.2. Soulad s cíli a úkoly územního plánování

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

C.2.1. Soulad s cíli územního plánování

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

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

Nejvýznamnějšími přínosy A3b ZÚR JMK jsou:

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

A3b ZÚR JMK prokazuje v návaznosti na platné ZÚR JMK z obecné povahy i z konkrétní náplně významné přínosy vytvářením vhodných územních podmínek pro předcházení zjištěných rizik ovlivňujících potřeby současné generace obyvatel Jihomoravského kraje i pro předcházení předpokládaných ohrožení podmínek života generací budoucích.

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

A3b ZÚR JMK navazuje na řešení ZÚR JMK, přičemž především upřesňuje koncepci železniční dopravy. Komplexnost řešení účelného využití a prostorového uspořádání území kraje je zajištěna návazností na politiku územního rozvoje a na územně analytické podklady Jihomoravského kraje. Vymezením ploch a koridorů pro dopravní infrastrukturu se stanovenými požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování přispívá A3b ZÚR JMK k zajištění předpokladů pro

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

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

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

ZÚR JMK v souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona koordinují nadmístní veřejné záměry změn v území v podmínkách území Jihomoravského kraje se soukromými záměry. Návrh A3b ZÚR JMK vychází z žádosti oprávněného investora (Správy železnic) – pořízení aktualizace ZÚR JMK dle jím předloženého návrhu bylo schváleno ZJMK dne 15. 12. 2022. Aktualizace je pořizována zkráceným postupem – přijatelnost návrhu A3b ZÚR JMK s ohledem na veřejné zájmy hájené dotčenými orgány i s ohledem na soukromé zájmy bude ověřena ve veřejném projednání. Postup pořízení ZÚR JMK je podrobněji popsán v kap. A. tohoto Odůvodnění A3b ZÚR JMK.

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

A3b ZÚR JMK nemění principy ochrany a rozvoje hodnot, které jsou v dosud platných ZÚR JMK. zajištěny definovanými prioritami územního plánování kraje a stanovenými podmínkami koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot a dále vymezením cílových charakteristik krajiny. Vymezení návrhových koridorů pro dopravní infrastrukturu v nezastavěném území vychází z požadavku nadřazené dokumentace.

C.2.2. Soulad s úkoly územního plánování

(1) Úkolem územního plánování je zejména

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

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

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

A3b ZÚR JMK navazuje na koncepci rozvoje území stanovenou v dosud platných ZÚR JMK a dále ji rozvíjí. Koncepce rozvoje území včetně urbanistické koncepce je stanovena v souladu s charakterem území kraje a strukturou jeho osídlení. A3b ZÚR JMK doplňují a rozvíjí koncepci rozvoje území s cílem

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

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

Potřeby změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy a rizika byly prověřeny řešením A3b ZÚR JMK a posouzeny ve Vyhodnocení vlivů návrhu A3b ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Závěry VVÚRÚ byly zohledněny v textové a grafické části A3b ZÚR JMK a odůvodněny v textové části odůvodnění A3b ZÚR JMK, zejména v kap. G. *Komplexní zdůvodnění přijatého řešení.*

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

A3b ZÚR JMK nemění urbanistické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území stanovené v dosud platných ZÚR JMK v prioritách územního plánování, v koncepci ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot a v cílových charakteristikách krajiny. Koridory vymezené v rámci A3bZÚR JMK mají stanoveny požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování.

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

A3b ZÚR JMK navazuje na řešení dosud platných ZÚR JMK a dále ho rozvíjí, a to zejména prostřednictvím zpřesnění a doplnění požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování pro koridory dopravní infrastruktury určené pro vysokorychlostní tratě.

f) stanovovat pořadí provádění změn v území (etapizaci)

A3b ZÚR JMK nemění podmínky stanovené pro pořadí provádění změn v území (etapizace) v dosud platných ZÚR JMK.

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

A3b ZÚR JMK nemění podmínky stanovené v dosud platných ZÚR JMK pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků.

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

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

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

A3b ZÚR JMK navazuje na principy a zásady dosud platných ZÚR JMK týkající se podmínek pro rozvoj sídelní struktury a pro kvalitní bydlení. Obdobně jako u dosud platných ZÚR JMK jsou v úkolech pro územní plánování u nově vkládaných záměrů (dopravní infrastruktury), u kterých bylo v SEA zjištěno potenciální riziko narušení území, vloženy požadavky na ochranu kvality obytného prostředí a na splnění hlukových limitů.

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

A3b ZÚR JMK vytváří územní podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů, a to především racionálním vymezením koridorů dopravní infrastruktury a nastavením přehledných podmínek pro jejich využití.

k) vytvářet v území podmínky pro zajištění civilní ochrany

A3b ZÚR JMK respektuje limity využití území uplatněné Ministerstvem obrany ČR do územně analytických podkladů kraje. Jedná se o zájmové území Ministerstva obrany ČR, vojenský újezd a objekty důležité pro obranu státu vč. ochranných pásem, letiště a letecké stavby vč. ochranných pásem, elektronická komunikační zařízení a komunikační vedení vč. ochranných pásem.

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

A3b ZÚR JMK neobsahuje stejně jako dosud platné ZÚR JMK návrh asanačních, rekonstrukčních a rekultivačních zásahů.

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

Ochrana území před negativními vlivy záměrů na území podle zvláštních právních předpisů vychází z Vyhodnocení vlivů A3b ZÚR JMK na životní prostředí, kde jsou navržena konkrétní opatření k vyloučení, snížení a zmírnění negativních vlivů a kompenzační opatření. Identifikované vlivy na sledované složky životního prostředí jsou souhrnně prezentovány v hodnotících tabulkách uvedených v příloze č. 2 Vyhodnocení vlivů A3b ZÚR JMK na životní prostředí. Podmínky ochrany území byly promítnuty do úkolů pro územní plánování textové části návrhu A3b ZÚR JMK.

n) regulovat rozsah ploch pro využívání přírodních zdrojů

Regulování rozsahu ploch pro využívání přírodních zdrojů je dáno příslušnými zákony. Ochrana výhradních ložisek, chráněných ložiskových území, dobývacích prostorů a poddolovaných území je vymezena v grafické části odůvodnění A3b ZÚR JMK (v Koordinačním výkrese).

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

Nejnovější vědecké poznatky, zejména z oboru architektury, urbanismu, územního plánování, ekologie a památkové péče, uplatňoval projektant A3b ZÚR JMK průběžně při tvorbě celého dokumentu.

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

Aktualizace č. 3 ZÚR JMK byla posouzena z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, včetně posouzení vlivů na životní prostředí (Viz kap. D. textové části Odůvodnění A3b ZÚR JMK).

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

A3b ZÚR JMK i VVURÚ jsou zpracovány v souladu s platným stavebním zákonem č. 283/2021 Sb., respektive prostřednictvím jeho přechodnými ustanoveními v souladu s dosud platným zákonem č. 183/2006 Sb. (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcí vyhláškou č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů (vyhláška).

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

A3b ZÚR JMK je zpracována v souladu s požadavky zvláštních právních předpisů. V územním plánování zájmy podle složkových zákonů hájí tzv. „dotčené orgány“ ve stanoviscích podle § 4 odst. 2 stavebního zákona, která dotčené orgány vydávají pro postupy podle stavebního zákona, které nejsou správním řízením, a které jsou závazným podkladem opatření obecné povahy.

Přehled stanovisek dotčených orgánů uplatněných v rámci veřejného projednání k návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK včetně jejich vyhodnocení, které se vztahuje k předmětu Aktualizace č. 3b ZÚR JMK – viz níže:

Poř. číslo	DO 02	Datum	04.10.2023	Č.j.	JMK 146398/2023
Dotčený orgán	Český báňský úřad (ČBÚ)				
Adresa / sídlo	Český báňský úřad Odbor hornictví, 1. oddělení Kozí 748/4, P. O. BOX 140, 110 01 Praha 1 -Staré město				

Stanovisko

Český báňský úřad (dále jen „ČBÚ“), jako dotčený orgán dle ustanovení § 15 odst. 2 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „horní zákon“), obdržel dne 28.8.2023 oznámení o zveřejnění návrhu 3. aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (pořízeného zkráceným postupem), konání veřejného projednání a projednání Vyhodnocení vlivů návrhu na udržitelný rozvoj území podle ust. § 42b v návaznosti na § 39 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“) a vydává tímto v souladu s ustanovením § 4 odst. 2 písm. b) stavebního zákona:

s o u h l a s n é s t a n o v i s k o**k návrhu 3. aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje pro veřejné projednání****O D Ů V O D N Ě N Í:**

ČBÚ jako dotčený orgán vyhodnotil předložený návrh 3. aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje pro veřejné projednání ve smyslu ustanovení § 15 odst. 2 horního zákona z hlediska ochrany a využití nerostného bohatství.

Předmětem návrhu 3. aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje jsou:

- vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať (VRT) Praha – Brno v úseku hranice kraje – Brno a koridoru VRT Brno – Břeclav v úseku Šakvice – Rakvice;
- úpravy koridoru územní rezervy RDZ05 VRT Šakvice – Břeclav - hranice ČR/Rakousko (- Wien).

Výše uvedený návrh se částečně dotýká zájmů chráněných státní báňskou správou. Jedná se o následující:

Výhradní ložisko

- ID 3138801 – Hodonín -Břeclav (lignit)

Ložisko nevyhrazeného nerostu

- ID 3050200 – Zaječí (cihlářská surovina)

Chráněné ložiskové území

- č. 13880102 Břeclav (lignit)

Výhradní ložisko

- č. 040016 Břeclav 1 (ropa, zemní plyn)

Přehled stávajících dobývacích prostorů, chráněných ložiskových území a průzkumných území apod. na území Jihomoravského kraje naleznete na <https://mapy.geology.cz/suris/>.

Na základě výše uvedeného k předložené 3. aktualizaci Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje vydáváme souhlasné stanovisko.

Vyhodnocení stanoviska

Vzhledem k tomu, že k návrhu A3 ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko, pořizovatel konstatuje, že i k návrhu A3b ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko.

Z vyhodnocení stanoviska nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Poř. číslo	DO 03	Datum	05.10.2023	Č.j.	JMK 147326/2023
Dotčený orgán	Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje (HZS JMK)				
Adresa / sídlo	Hasičský				

Vyhodnocení stanoviska

Vzhledem k tomu, že k návrhu A3 ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko, pořizovatel konstatuje, že i k návrhu A3b ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko.

Z vyhodnocení stanoviska nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Poř. číslo	DO 04	Datum	31.10.2023	Č.j.	JMK 159405/2023
Dotčený orgán	Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje (KHS JMK)				
Adresa / sídlo	Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně odbor hygieny obecné a komunální Jeřábkova 1847/4, 602 00 Brno				

Stanovisko

STANOVISKO K NÁVRHU AKTUALIZACE Č. 3 ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE JIHMORAVSKÉHO KRAJE (DÁLE TAKÉ „A3 ZUR JMK“) A VYHODNOCENÍ VLIVŮ NÁVRHU A3 ZÚR JMK NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ, VEŘEJNÉ PROJEDNÁNÍ

Krajská hygienická stanice Jihomoravského kraje se sídlem v Brně (dále jen „KHS JmK“) jako dotčený orgán ochrany veřejného zdraví místně příslušný dle ustanovení § 82 odst. (1) zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon č. 258/2000 Sb.“) a věcně příslušný dle ustanovení § 82 odst. (2) písm. j) zákona č. 258/2000 Sb., § 4 odst. (2) písm. b) a § 42 odst. (4) v návaznosti na § 39 odst. (2) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“), **uplatňuje** v souladu s § 2 odst. (2) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), k návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „A3 ZUR JMK“) a Vyhodnocení vlivů návrhu A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, **toto**

stanovisko:

Po zhodnocení souladu předložených podkladů s požadavky předpisů v oblasti ochrany veřejného zdraví KHS JmK s částmi řešení návrhu A3 ZUR JMK a Vyhodnocením vlivů návrhu A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, zveřejněnými pro veřejné projednání v elektronické podobě na webových stránkách Jihomoravského kraje www.kr-jihomoravsky.cz (Domácí stránka › Krajský úřad › Dokumenty odborů krajského úřadu › OÚPSŘ Odbor územního plánování a stavebního řádu › Aktualizace č. 3 ZÚR JMK) a na adrese: <http://www.zurka.cz>

[souhlasí.](#)

Odůvodnění

KHS JmK bylo dne 28.08.2023 jako dotčenému orgánu ochrany veřejného zdraví místně příslušnému dle § 82 odst. (1) zákona č. 258/2000 Sb. a věcně příslušnému dle § 82 odst. (2) písm. j) zákona č. 258/2000 Sb., Krajským úřadem Jihomoravského kraje, Odborem územního plánování a stavebního řádu, Žerotínovo náměstí 499/3, 602 00 Brno, IČO 70888337, jako příslušným orgánem územního plánování podle § 7 odst. (1) písm. a) stavebního zákona, oznámeno podle § 42b v návaznosti na § 39 odst. (1) stavebního zákona a § 172 odst. (1) správního řádu, zveřejnění návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území.

Současně bylo podle § 42b odst. (2) a (3) v návaznosti na § 39 odst. (1) stavebního zákona a § 172

odst. (3) správního řádu, oznámeno konání veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, a to dne 3. října 2023 od 9:30 hod., v zasedací místnosti 045A budovy Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Žerotínovo nám. 3, Brno.

KHS JmK se veřejného projednání návrhu A3 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů návrhu A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území zúčastnila a v souladu s § 39 odst. (2) stavebního zákona ve stanovené lhůtě stanovisko neuplatnila. KHS JmK tak využila ustanovení § 39 odst. (4) stavebního zákona, kde se uvádí: „Pokud dotčený orgán nebo ministerstvo neuplatní stanovisko v uvedené lhůtě, má se za to, že s návrhy souhlasí.“ Dne 24.10.2023 byla KHS JmK telefonicky Krajským úřadem Jihomoravského kraje, Odborem územního plánování a stavebního řádu o vyhotovení stanoviska přesto požádána.

Řešená aktualizace zásad územního rozvoje je pořizována na základě rozhodnutí Zastupitelstva Jihomoravského kraje o pořízení A3 ZÚR JMK zkráceným postupem a o jejím obsahu, usnesením č. 1596/22/Z16 ze dne 15.12.2022.

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „ZÚR JMK“) byly vydány dne 5. 10. 2016 na 29. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje, formou opatření obecné povahy, číslo usnesení 2891/16/Z29 a nabyly účinnosti dne 3. 11. 2016. Zastupitelstvo Jihomoravského kraje na svém 33. zasedání dne 17. 9. 2020 vydalo usnesením č. 2835/20/Z33 Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK a usnesením č. 2836/20/Z33 Aktualizaci č. 2 ZÚR JMK, které nabyly účinnosti 31. 10. 2020.

Rozsudkem krajského soudu v Brně ze dne 5. 4. 2022 (č.j. 63 A 6/2021-159), byla zrušena část Aktualizace č. 1 ZÚR JMK – vymezení „nové“ plochy opatření protipovodňové ochrany POP10 v katastrálním území Kníničky a katastrálním území Bystrc. Pro území Jihomoravského kraje tak platí Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje ve znění aktualizace č. 1 a 2.

Důvody pro pořízení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK vyplývají z přípravy realizace vysokorychlostních tratí (VRT) v ČR. Pro VRT v úseku hranice kraje Vysočina/Jihomoravský kraj – Brno a v úseku Šakvice - Břeclav jsou v ZÚR JMK vymezeny územní rezervy za účelem prověření plošných nároků VRT. Umístění trasy pro záměr VRT bylo prověřováno ve Studii proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav, která byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 25. 1. 2022. Na základě schválených výstupů ze Studie proveditelnosti tak podala Správa železnic (oprávněný investor) návrh na pořízení aktualizace ZÚR JMK, tj. převedení územní rezervy do návrhových koridorů včetně zařazení do veřejně prospěšných staveb v úseku VRT hranice kraje Vysočina/Jihomoravský kraj – Brno a v úseku VRT Šakvice – Rakvice (prodloužení návrhového koridoru DZ11). Na základě prověření stávajících podmínek v území vyplynula potřeba upravit koridor územní rezervy RDZ05 VRT Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko (– Wien), tj. jeho zúžení v úseku východně od města Břeclavi.

Aktuálně projednávaný návrh aktualizace č. 3 ZÚR JMK zveřejněný na webových stránkách Jihomoravského kraje www.kr-jihomoravsky.cz (Domácí stránka › Krajský úřad › Dokumenty odborů krajského úřadu › OÚPSŘ Odbor územního plánování a stavebního řádu › Aktualizace č. 3 ZÚR JMK) a na adrese: <http://www.zurka.cz>, byl upraven společností knesl kynčl architekti s.r.o., Šumavská 416/15, 602 00 Brno, IČO 47912481 (dále také „zpracovatel“ a „upravený návrh“), v srpnu 2023, na základě podkladů od oprávněného investora.

Předmětem A3 ZÚR JMK, jak vyplývá z výše uvedeného, je vymezení návrhových koridorů pro umístění vysokorychlostní trati (dále také „VRT“) Praha – Brno v úseku hranice kraje – Brno, koridoru VRT Brno – Břeclav v úseku Šakvice – Rakvice a úpravy koridoru územní rezervy RDZ05 VRT Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko (– Wien), včetně všech souvisejících staveb, jako veřejně prospěšných staveb a stanovení základních podmínek jejich využití v ZÚR JMK.

A3 ZÚR JMK tedy obsahuje 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 Brno 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. Všechny změny v textové části ZUR JMK souvisí s těmito úpravami. A3 ZÚR JMK není řešena variantně.

VRT Jižní Morava a VRT Vysočina fáze I jsou liniové stavby délky 10,8, resp. 31,0 km, dílčími úseky VRT Brno – Břeclav a Praha – Brno a součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Jsou vymezeny Politikou územního rozvoje ČR v úplném znění závazném od 01.09.2021 pod označením ŽD 3 a ŽD 4. V platných ZÚR JMK jsou dosud vymezeny koridory územních rezerv. Vymezení návrhových koridorů se předpokládá v základní šířce 200 m s dílčím rozšířením tam, kde je to nezbytné z důvodu zpřesnění technického řešení.

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

Obce dotčené záměrem A3 ZÚR JMK jsou: Domašov, Javůrek, Lesní Hluboké, Zálesná Zhoř, Ostrovačice, Říčany, Říčky, Veverské Knínice, Moravany, Omice, Ostopovice, Popůvky, Troubsko (okres Brno – venkov), Brno (okres Brno – město), Šakvice, Zaječí, Rakvice a Břeclav (okres Břeclav).

Součástí návrhu A3 ZÚR JMK je „Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje JMK na udržitelný rozvoj území“ (dále také „VVURÚ“) zpracované kolektivem autorů v srpnu 2023, zahrnující kapitolou A. „Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí“ (dále také „SEA“). 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. Z hlediska vlivů na lidské zdraví a obyvatelstvo se tak VVURU zabývá hlukem z provozu železniční dopravy a bere v úvahu i aspekt vibrací.

Hodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na životní prostředí a lidské zdraví bylo provedeno podle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (Věstník MŽP, únor 2015). 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.

Hlavním stávajícím zdrojem hluku v celém řešeném území je obecně provoz dopravy. 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. Vyhodnoceny byly také potenciální kumulativní a synergické vlivy koridorů a ploch navrhovaných v A3 ZÚR JMK se všemi záměry vymezenými v ZÚR JMK a s ostatními stávajícími a navrhovanými záměry nadmístního významu na území Jihomoravského kraje, sousedních krajů a států.

Podle provedeného vyhodnocení může dojít k nárůstu hlukové zátěže. Potenciální negativní vlivy lze však minimalizovat opatřeními navrženými v SEA. **Realizace tratí tak bude nutně spojena s podmínkou zajištění protihlukových opatření** zajišťujících splnění hlukových limitů, a to u prodloužení koridoru DZ11 zejména v úseku úrovně odpovídajícímu zastavěnému území obce Rakvice, u koridoru DZ13 pak zejména v úsecích úrovně odpovídajících zastavěnému území obcí Lesní Hluboké, Javůrek, Veverské Knínice, Říčany, Ostrovačice, Popůvky, Troubsko, Ostopovice a Brno. Vzhledem ke stávající nevyhovující hlukové zátěži a k hlukové zátěži z provozu VRT v oblasti obytné zástavby nejbližších obcí je předpokládáno, že v úseku Popůvky – Brno bude třeba kromě tzv. standardních, běžně využívaných protihlukových opatření (např. protihlukové stěny, zemní valy, zářezy s hloubkou několik metrů), realizovat i rozsáhlejších protihluková 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 technická řešení protihlukových opatření (snižování hlukového zátěže) musí být navržena a specifikována v dokumentaci záměru. V rámci projektové přípravy příslušných stavebních záměrů je tak nutné zajistit územní podmínky pro dostatečná protihluková opatření. 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).

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) a rovněž je nutno zachovat či nahradit stávající místní spojení pro pěší a cyklistickou dopravu.

K minimalizaci negativních kumulativních vlivů v oblasti hluku a lidského zdraví je navrženo opatření, kdy je v rámci přípravy konkrétních záměrů vysokorychlostních železničních tratí třeba 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.

Ze závěru VVURU vyplývá, že všechny navržené koridory vymezené v A3 ZÚR JMK jsou při minimalizaci negativních vlivů pomocí stanovených opatření z hlediska vlivů na životní prostředí a lidské zdraví hodnoceny jako akceptovatelné. Potenciální mírné a potenciální významné negativní vlivy na sledované složky životního prostředí a lidské zdraví, které byly identifikovány v rámci vyhodnocení jednotlivých ploch a koridorů, lze minimalizovat nebo vyloučit navrhovanými opatřeními. Navrhovaná opatření pro minimalizaci nebo vyloučení negativních vlivů na životní prostředí a lidské zdraví jsou uplatněny ve výřkové části A3 ZÚR JMK.

Řešení A3 ZÚR JMK tedy 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 a lidského zdraví (např. před hlukem). **Navrženým opatřením** pro předcházení, snížení či kompenzaci zjištěných negativních vlivů bude nutné věnovat pozornost **v navazujících územně plánovacích dokumentacích a v dalších fázích přípravy, zejména na projektové úrovni**. Pro koridory vymezené v rámci návrhu A3 ZÚR JMK jsou proto stanoveny **požadavky** na uspořádání a využití území **a úkoly pro územní plánování**.

Tyto úkoly představují společná projektová opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci závažných negativních vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. V úkolech pro územní plánování je kromě jiných uveden také požadavek na nadstandardní protihluková opatření ve vybraných lokalitách, kde se trať přibližuje obytným územím.

V návaznosti na stanovené „Úkoly pro územní plánování“ související se zajištěním územních podmínek pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) KHS JmK jako správní orgán, který dle § 2 odst. (1) správního řádu postupuje v souladu se zákony a ostatními právními předpisy, upozorňuje, že orgánu ochrany veřejného zdraví náleží dle § 82 odst. (2) písm. i) zákona č. 258/2000 Sb. plnit úkoly dotčeného správního úřadu dle § 77 zákona č. 258/2000 Sb. a dále dle § 82 odst. (2) písm. b) zákona č. 258/2000 Sb. mj. vykonávat státní zdravotní dozor nad plněním povinností stanovených tímto zákonem s tím, že rozsah povinností v souvislosti s ochranou před hlukem a vibracemi je jednoznačně vymezen ustanovením § 30 odst. (1) zákona č. 258/2000 Sb., a to tak, že správce, popřípadě vlastník pozemní komunikace je povinen technickými, organizačními a dalšími opatřeními zajistit, aby hluk nepřekračoval hygienické limity upravené prováděcím právním předpisem pro chráněný venkovní prostor, chráněné vnitřní prostory staveb a chráněné venkovní

prostory staveb a aby bylo zabráněno nadlimitnímu přenosu vibrací na fyzické osoby v chráněném vnitřním prostoru stavby.

V daném KHS JmK odkazuje k ustanovení § 2 odst. (2) správního řádu, dle něhož správní orgán uplatňuje svou pravomoc pouze k těm účelům, k nimž mu byla zákonem nebo na základě zákona svěřena, a v rozsahu, v jakém mu byla svěřena, a k § 2 odst. (3) správního řádu, dle něhož správní orgán šetří práva nabytá v dobré víře, jakož i oprávněné zájmy osob, jichž se činnost správního orgánu v jednotlivém případě dotýká, a může zasahovat do těchto práv jen za podmínek stanovených zákonem a v nezbytném rozsahu.

Z výše uvedeného je jednoznačné, že **KHS JmK nemůže vymáhat naplnění požadavku na zajištění nadstandardních protihlukových opatření jako opatření vymezených nad rámec pravomocí vyplývajících ze zákona č. 258/2000 Sb., ale s ohledem na chybějící zkušenosti v ČR s tímto zdrojem hluku je považuje za žádoucí.**

Předmětný návrh A3 ZÚR JmK byl ze strany KHS JmK posouzen ve smyslu ustanovení § 2 správního řádu, a to v rozsahu požadavků na ochranu veřejného zdraví vyplývajících ze souvisejících ustanovení zákona č. 258/2000 Sb. a právních předpisů prováděcích, mj. nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů (dále také „nařízení vlády č. 272/2011 Sb.“), a vyhlášky č. 252/2004 Sb., kterou se stanoví hygienické požadavky na pitnou a teplou vodu a četnost a rozsah kontroly pitné vody, ve znění pozdějších předpisů.

Primárně se KHS JmK zabývala otázkou potenciálních vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví, které mohou ve svém důsledku při uplatňování ZÚR JmK po provedení aktualizace dle projednávaného návrhu predikovat zdravotní rizika pro populaci vystavenou rizikovým faktorům životních podmínek ve smyslu ustanovení § 2 odst. (2) a (4), § 77 odst. (1) a § 82 odst. (2) písm. j) zákona č. 258/2000 Sb. a především pak otázkou reálnosti řídit zdravotní rizika prostřednictvím požadavku na uspořádání a využití území, kritérií a podmínek pro rozhodování o změnách využití území a úkolu pro územní plánování a následnou realizaci navrhovaných opatření ve smyslu ustanovení § 2 odst. (4) a § 82 odst. (2) písm. j) zákona č. 258/2000 Sb.

Přitom, a to především při posuzování částí návrhu a SEA souvisejících s vymezením koridorů pro železniční dopravu, KHS JmK v souvislosti s hlukovou zátěží uvažila stávající stav v souvisejících územích, v nichž již v současné době dochází k nedodržování hygienických limitů hluku, a to s přihlédnutím k § 36 odst. (1) stavebního zákona, dle něhož zásady územního rozvoje stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití, a k míře podrobnosti ZÚR JmK tak, jak je uvedeno v dalších částech odůvodnění.

Z hlediska vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví se KHS JmK rovněž zabývala problematikou **synergických a kumulativních vlivů**. K tomu KHS JmK předně uvádí, že hodnocení synergických a kumulativních vlivů je prováděno dle bodu 6. přílohy ke stavebnímu zákonu, a že zákon č. 258/2000 Sb., ani prováděcí právní předpisy neobsahují náležitosti na strukturu či způsob provedení metodiky vyhodnocení synergických a kumulativních vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví a odkazuje k bodu 551. rozsudku Krajského soudu v Brně ze dne 20. prosince 2017, sp. zn. 65 A 3/2017, z něhož je zřejmé, že navrhovatelé namítli, že k otázce vyhodnocení vlivů na veřejné zdraví má být navržena a popsána metodika provedení. K tomu krajský soud uvedl, že zákon žádné konkrétní náležitosti na strukturu či způsob provedení metodiky vyhodnocení vlivů neobsahuje.

Současně KHS JmK k problematice synergických vlivů upozorňuje, že **není znám vztah mezi synergickým (tj. současným, kombinovaným) působením různých kategorií zdrojů hluku (např. doprava silniční, železniční, letecká a průmyslové zdroje) a zdravotními účinky, a proto nelze hodnotit kombinovaný vliv (tj. synergické účinky) různých zdrojů hluku na zdraví exponovaných**

osob, a to ani při souběhu dopravních zdrojů, tj. kombinace a kumulace hluku ze silniční a železniční nebo letecké dopravy

Při posuzování KHS JmK postupovala v souladu s ustanovením § 3 správního řádu tak, aby byl zjištěn stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a ve smyslu ustanovení § 50 odst. (1) správního řádu KHS JmK uvážila skutečnosti známé z úřední činnosti a skutečnosti obecně známé a podklady, tj. návrh A3 ZÚR JMK a VVURÚ včetně SEA, vyhodnotila ve smyslu ustanovení § 50 odst. (4) správního řádu dle své úvahy tak, jak vyplývá z výše uvedeného.

Vyhodnocení stanoviska

Vzhledem k tomu, že k návrhu A3 ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko a k VVURÚ bylo ve smyslu § 37 odst. 5 uplatněno souhlasné vyjádření, pořizovatel konstatuje, že i k návrhu A3b ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko a k VVURÚ bylo ve smyslu § 37 odst. 5 uplatněno souhlasné vyjádření.

Z vyhodnocení stanoviska nevyplyvá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Poř. číslo	DO 05	Datum	04.10.2023 (OD) 05.10.2023 (OKŘ) 30.08.2023 (OKPP) 10.10.2023 (OŽP)	Č.j.	č.j. JMK 146873/2023 č.j. JMK 147088/2023 interní sdělení bez č.j. interní sdělení bez č.j.
Dotčený orgán	Krajský úřad Jihomoravského kraje (KrÚ JMK)				
Adresa / sídlo	Krajský úřad Jihomoravského kraje odbor dopravy (OD), odbor kancelář ředitele, odd. krizového řízení a obrany, odbor kultury a památkové péče (OKPP) a odbor životního prostředí (OŽP) Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno				

Stanovisko OD:

Krajský úřad Jihomoravského kraje Odbor dopravy (dále jen KrÚ JMK OD) uplatňuje za použití ustanovení § 4 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. (dále jen stavební zákon) podle ustanovení § 40 odst. 3 písm. f) zákona č. 13/1992 Sb., v platném znění (dále jen zákon o PK) následující stanovisko k návrhu aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a

souhlasí

S řešením silnic II. a III. tř. v návrhu aktualizace.

Odůvodnění

KrÚ JMK OD podle ustanovení § 40 odst. 3 písm. f) zákona o PK a § 4 odst. 2 stavebního zákona uplatňuje jako věcně a místně příslušný dotčený orgán stanovisko k územně plánovací dokumentaci a závazné stanovisko v územním řízení z hlediska řešení silnic II. a III. třídy.

Vyjádření OKŘ:

V návaznosti na veřejné projednání návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivu návrhu A3 ZÚR JMK konané 03.10.2023 sdělujeme následující:

K Aktualizaci Zásad územního rozvoje, která je pořizována na základě rozhodnutí Zastupitelstva Jihomoravského kraje o pořízení A3 ZÚR JMK zkráceným postupem a o jejím obsahu usnesením č. 1596/22/Z16 ze dne 15.12.2022, kdy předmětem A3 ZÚR JMK je na základě návrhu oprávněného investora (Správy železnic, s.o.) vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať (VRT) Praha – Brno v úseku hranice kraje – Brno, koridoru VRT Brno – Břeclav v úseku Šakvice – Rakvice a úpravy koridoru

územní rezervy RDZ05 VRT Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko (-Wien) nemáme za Odbor kancelář ředitele, oddělení krizového řízení a obrany žádné připomínky ani stanovisko.

Vyjádření OKPP:

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor kultury a památkové péče, k Vaší žádosti o vyjádření k oznámení o konání veřejného projednání „**Návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje**“ a **projednání Vyhodnocení vlivů návrhu A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území** sděluje, že v daném případě neuplatňuje stanovisko.

Odůvodnění:

„Návrh Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“ nepatří podle ustanovení § 28 odst. 2 písm. c) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, do kompetence Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru kultury a památkové péče.

Stanovisko OŽP:

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí (OŽP) **uplatňuje k předložené A3 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona následující stanoviska z hlediska jednotlivých složkových zákonů na úseku ochrany životního prostředí:**

1. Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny:

1. Z hlediska příslušnosti podle § 77a odst. 4 písm. o) výše uvedeného zákona nemá správní orgán k návrhu A3 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území připomínky.
2. Z hlediska příslušnosti podle § 77a odst. 4 písm. z) výše uvedeného zákona nemá správní orgán k návrhu A3 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území připomínky.

Pro koridor DZ11 Brno – Rakvice v kapitole 129b odůvodnění (Úkoly pro územní plánování, písm. c) upravit text na „zachování ~~funkčnosti~~ ~~skladby~~ ~~funkcí~~ prvků ÚSES“.

2. Z hlediska zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů:

OŽP jako dotčený orgán ochrany ovzduší příslušný dle ust. § 11 odst. 2 písm. a) výše uvedeného zákona uplatňuje stanovisko k předložené návrhu A3 ZÚR a vyhodnocení vlivů aktualizace A3 ZÚR JMK v tom smyslu, že k němu nemá žádné připomínky.

Návrh aktualizace nevytváří podmínky pro umístění významnějších stacionárních zdrojů emisí, podstatné zvýšení koncentrací látek znečišťujících ovzduší, ani konfliktů vzhledem k možným pachovým vjemům.

3. Z hlediska zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a obecně závazné vyhlášky Jihomoravského kraje č. 1/2016, kterou se vyhlašuje závazná část Plánu odpadového hospodářství Jihomoravského kraje 2013 – 2025:

V souladu s § 145 odst. 1 písm. e) výše uvedeného zákona nemá správní orgán k návrhu A3 ZÚR JMK a Vyhodnocení vlivů na A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území připomínky.

(4.) Z hlediska dalších zájmů sledovaných OŽP nejsou k „návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“ připomínky.

Vyhodnocení stanoviska OD:

Vzhledem k tomu, že k návrhu A3 ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko, pořizovatel konstatuje, že i k návrhu A3b ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko.

Z vyhodnocení stanoviska nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Vyhodnocení vyjádření OKŘ:

Vzhledem k tomu, že k návrhu A3 ZÚR JMK odbor kancelář ředitele, oddělení krizového řízení a obrany, jako organizační složka Jihomoravského kraje hájící zájmy krizového řízení a obrany Jihomoravského kraje, neuplatnil k návrhu A3 ZÚR JMK žádné připomínky, pořizovatel konstatuje, že i k návrhu A3b ZÚR JMK nebyly uplatněny žádné připomínky.

Z vyhodnocení vyjádření nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Vyhodnocení vyjádření OKPP:

Vzhledem k tomu, že k návrhu A3 ZÚR JMK odbor kultury a památkové péče, jako organizační složka Jihomoravského kraje hájící zájmy památkové péče Jihomoravského kraje, uvedl, že není dotčeným orgánem, a proto neuplatnil k návrhu A3 ZÚR JMK žádné připomínky, pořizovatel konstatuje, že i pro návrh A3b ZÚR JMK není dotčeným orgánem, tj. i k návrhu A3a ZÚR JMK nebyly uplatněny žádné připomínky.

Z vyhodnocení vyjádření nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Vyhodnocení stanoviska OŽP:

Vzhledem k tomu, že k návrhu A3 ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko a k VVURU bylo ve smyslu § 37 odst. 5 uplatněno souhlasné vyjádření, pořizovatel konstatuje, že i k návrhu A3b ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko a k VVURU bylo ve smyslu § 37 odst. 5 uplatněno souhlasné vyjádření.

Doporučení OŽP na úpravu formulace úkolu pro územní plánování pod písm. b) bodu 129, cituji: „Zpřesnit a vymežit koridor DZ11 zejména s ohledem na zachování skladebných funkcí prvků ÚSES ...“ na „zachování funkčnosti ~~skladebných funkcí~~ prvků ÚSES“ nemění věcně smysl předmětné formulace. Vzhledem k tomu, že tato formulace je užita i u jiných záměrů, které nejsou předmětem řešení A3 ZÚR JMK, tudíž ani A3b ZÚR JMK, pořizovatel konstatuje, že doporučení OŽP vyvolává potřebu prověření i u jiných záměrů sledovaných v ZÚR JMK, u kterých je tento požadavek formulován stejně. Z těchto důvodů bude doporučení OŽP ve věci úpravy předmětné formulace zohledněno ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK.

Z vyhodnocení stanoviska nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Poř. číslo	DO 06	Datum	10.10.2023	Č.j.	JMK 149589/2023
Dotčený orgán	Ministerstvo dopravy (MD)				
Adresa / sídlo	Ministerstvo odbor infrastruktury a územního dopravy Nábřeží Ludvika Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1plánu				
Stanovisko					
Věc: Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje – Aktualizace č. 3					
STANOVISKO					

Ministerstvo dopravy je podle § 17 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů, ústředním orgánem a odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování. § 22 citovaného zákona dále stanovuje, že ministerstva zpracovávají koncepce rozvoje svěřených odvětví.

Ministerstvo dopravy jako dotčený orgán podle § 40 odst. 2 písm. g) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, podle § 56 písm. d) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, podle § 88 odst. 1 písm. k) a l) zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů a podle § 4 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, k veřejnému projednání návrhu 3. aktualizace Zásad Územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „3. AZÚR JMK“), vydává stanovisko podle § 4 odst. 2 písm. b) zákona č. 83/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění.

Z hlediska dopravy na pozemních komunikacích, námi sledovaných dálnicích a silnicích I. třídy a z hlediska vodní dopravy **souhlasíme** s projednávaným návrhem 3. AZÚR JMK a požadavky neuplatňujeme.

Z hlediska drážní dopravy **souhlasíme** s projednávaným návrhem 3. AZÚR JMK a požadavky neuplatňujeme. – viz odůvodnění.

Z hlediska letecké dopravy **souhlasíme** s projednávaným návrhem 3. AZÚR JMK a požadavky neuplatňujeme – viz odůvodnění.

Odůvodnění:

Ad. drážní doprava

Předmětem A3 ZÚR JMK je na základě návrhu oprávněného investora (Správy železnic, s.o.) vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať (VRT) Praha – Brno v úseku hranice kraje – Brno, koridoru VRT Brno – Břeclav v úseku Šakvice – Rakvice a úpravy koridoru územní rezervy RDZ05 VRT Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko (- Wien).

S předmětem A3 ZÚR JMK souhlasíme a zdůrazňujeme, že úprava koridoru územní rezervy RDZ05 VRT Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko (- Wien) vzešla z rozhodnutí resortu dopravy a byla připravena a navržena ve spolupráci resortu dopravy se Správou železnic, s. o.

Ad. letecká doprava

Úprava koridoru územní rezervy RDZ05 zasahuje do ochranných pásem (dále jen „OP“) veřejného vnitrostátního letiště Břeclav, a to konkrétně OP s výškovým omezením staveb, OP s omezením staveb vzdušných vedení VN a VVN, OP proti nebezpečným a klamavým světům a ornitologické OP. Tato OP nejsou evidována textovou částí dokumentace ani v koordinačním výkresu. OP byla vydána Úřadem pro civilní letectví dne 9. 4. 2021 pod č. j. 3289-21-701.

Na existenci OP upozorňujeme vzhledem k tomu, že se dotýkají území, na kterém probíhá aktualizace ZÚR.

Vyhodnocení stanoviska

Vzhledem k tomu, že k návrhu A3 ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko a k VVURU bylo ve smyslu § 37 odst. 5 uplatněno souhlasné vyjádření, pořizovatel konstatuje, že i k návrhu A3b ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko a k VVURU bylo ve smyslu § 37 odst. 5 uplatněno souhlasné vyjádření.

Upozornění MD na ochranné pásmo veřejného vnitrostátního letiště KrÚ JMK bylo akceptováno při pořízení A3a ZÚR JMK a předmětná ochranná pásma, která jsou ve smyslu stavebního zákona tzv. „limitem využití území“, byla vyznačena v koordinačním výkrese. Předmětné limity se nedotýkají

záměru DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“, který je předmětem řešení A3b ZÚR JMK.

Z vyhodnocení stanoviska nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Poř. číslo	DO 07	Datum	09.10.2023	Č.j.	JMK 148940/2023
Dotčený orgán	Ministerstvo kultury (MK)				
Adresa / sídlo	Ministerstvo odbor památkové Maltézské náměstí 471/1, 118 11 Praha 1				kultury péče

Stanovisko

Ministerstvo kultury obdrželo Vaše oznámení č.j. JMK 127774/2023 ze dne 28. 8. 2023 o konání veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (též „ZÚR JMK“).

Návrh 3. Aktualizace ZÚR Jihomoravského kraje

Pořizovatel: Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

Zpracovatel: knesl kynčl architekti s.r.o., doc. Ing. arch. Jakub Kynčl Ph.D., Šumavská 416/15, 602 00 Brno

Datum: červenec 2023

Vyhodnocení vlivů 3. Aktualizace ZÚR Jihomoravského kraje na životní prostředí podle přílohy stavebního zákona

Pořizovatel: Krajský úřad Jihomoravského kraje, Odbor územního plánování a stavebního řádu, Žerotínovo náměstí 3, 601 82 Brno

Zpracovatel: EIA SERVIS s.r.o., U Malše 20, 370 01 České Budějovice, ATEM – Ateliér ekologických modelů, s.r.o., Bucek s.r.o.

Hlavní řešitel: Mgr. Pavla Dušková, EIA SERVIS s.r.o., autorizace ke zpracování dokumentace a posudku podle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., osvědčení č.j. 87741/ENV/15

Datum: červenec 2023

V dané věci byla prostudována dokumentace výše uvedeného návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK dostupná na adrese: <http://www.zurka.cz>

Ochrana řešeného území z hlediska zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů – legislativní rámec:

V rámci území řešeného Aktualizací č. 3 ZÚR JMK se nachází:

- Městské památkové rezervace; městské památkové zóny; krajinné památkové zóny; národní kulturní památky; nemovitě kulturní památky; vše vedené v ÚSKP ČR pod číslem rejstříku. Přehled a bližší informace jsou k dispozici na webových stránkách Národního památkového ústavu: <http://www.pamatkovykatolog.cz/>, <https://geoportal.npu.cz/web>.
- území s archeologickými nálezy ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů i ve smyslu mezinárodní Úmluvy o ochraně archeologického dědictví

Evropy, publikované ve Sbírce mezinárodních smluv pod č. 99/2000.

Po posouzení z hledisek státní památkové péče Ministerstvo kultury, jako dotčený orgán zmocněný ustanovením § 26 odst. 2 písm. c) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s ustanovením § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), na základě Vaší zprávy, sděluje k návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR Jihomoravského kraje následující připomínky.

PŘIPOMÍNKY K NÁVRHU AKTUALIZACE Č. 3 ZÚR JMK:

Předmětem 3. aktualizace ZÚR JMK je nový koridor DZ13 pro vysokorychlostní železniční trať (VRT) Praha – Brno a změna průběhu koridoru pro VRT Brno – Šakvice DZ11. 3. aktualizace ZÚR JMK dále vymezuje jednu plochu pro územní rezervu RDZ11 a mění vymezení koridoru územní rezervy RDZ05.

Výrok:

Bez zásadních připomínek.

Odůvodnění:

Z hlediska ochrany kulturních hodnot, sledovaných státní památkovou péčí v této části území Jihomoravského kraje, nemáme k návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR Jihomoravského kraje zásadní připomínky. Nově vymezené návrhy se nachází mimo památkové rezervace, památkové zóny pozemky a stavby kulturních památek a národní kulturní památky a jejich prostředí. V ostatních plochách úzce související s památkovou ochranou nejsou ve střetu s památkovými zájmy a při respektování podmínek ochrany je lze akceptovat.

Vyhodnocení stanoviska

Vzhledem k tomu, že k návrhu A3 ZÚR JMK nebyly ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněny zásadní připomínky, lze považovat stanovisko za souhlasné; a k VVURU nebyly ve smyslu § 37 odst. 5 uplatněny zásadní připomínky, lze považovat vyjádření za souhlasné, pořizovatel konstatuje, že i k návrhu A3b ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko a k VVURU bylo ve smyslu § 37 odst. 5 uplatněno souhlasné vyjádření.

Z vyhodnocení stanoviska nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Poř. číslo	DO 09	Datum	31.08.2023	Č.j.	JMK 130781/2023
Dotčený orgán	Ministerstvo práce a sociálních věcí (MPSV)				
Adresa / sídlo	Ministerstvo práce a sociálních věcí odbor programového financování a statistiky Na Poříčním právu 376/1, 128 00 Praha 2				

Vyjádření

Oznámení o zveřejnění návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (A3 ZÚR JMK) a Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (VVURU) pořizované zkráceným postupem a o konání veřejného projednání

Oznámením č.j. JMK 127774/2023 ze dne 28. 08. 2023 jste informovali v souladu s ust. § 39 odst. 1 a § 42b zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, o možnosti podat vyjádření k oznámení o veřejném projednání návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (A3 ZÚR JMK) a Vyhodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (VVURU) pořizované zkráceným postupem; a o konání veřejného projednání.

Ministerstvo vydává dle části čtvrté zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších

předpisů v souladu se svojí působností následující vyjádření.

K tomuto oznámení nemáme připomínky.

Vyhodnocení vyjádření

Vzhledem k tomu, že k návrhu A3 ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko a k VVURU bylo ve smyslu § 37 odst. 5 uplatněno souhlasné vyjádření, pořizovatel konstatuje, že i k návrhu A3b ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko a k VVURU bylo ve smyslu § 37 odst. 5 uplatněno souhlasné vyjádření.

Z vyhodnocení vyjádření nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Dohoda o vypořádání stanoviska Ministerstva průmyslu a obchodu k návrhu A3b ZÚR JMK a vyjádření k Vyhodnocení vlivů A3b ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území					
Dotčený orgán		Pořizovatel		Dotčený orgán	Dohodnuté řešení (pokyn pro projektanta)
číslo bodu	Stanovisko	Návrh na vypořádání	Odůvodnění		
stanovisko Ministerstva průmyslu a obchodu (jako DO dle § 39 odst. 2 stavebního zákona)					
Ministerstvo průmyslu a obchodu z hlediska působnosti ve věci ochrany a využívání nerostného bohatství, na základě § 15 odst. 2 zákona č. 44/1988 Sb. o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon) ve znění pozdějších předpisů a jako ústřední orgán státní správy pro energetiku podle § 16 písmeno g) zákona č. 458/2000 Sb. (energetický zákon) ve znění pozdějších předpisů, v součinnosti s § 11 odst. 1 písmeno k) zákona č. 406/2000 Sb. (o hospodaření energií), v souladu s § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů, uplatňuje k návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje (ZÚR) Jihomoravského kraje následující stanovisko: <u>Poznámky pořizovatele Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „A3 ZÚR JMK“):</u> - níže uvedený výrok a odůvodnění týkající se oblasti nerostného bohatství jsou označeny číslem (1) - níže uvedený výrok a odůvodnění týkající se oblasti plynárenství a produktovodů jsou označeny číslem (2) - níže uvedený výrok a odůvodnění týkající se oblasti elektroenergetiky jsou označeny číslem (3) - Ve smyslu § 37 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění účinném k 31.12.2023 ve spojení s 334a odst. 2 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále souhrnně „stavební zákon“) Ministerstvo průmyslu a obchodu (dále také „MPO“) vydává vyjádření k Vyhodnocení vlivů „pořizované ÚPD“ na udržitelný rozvoj území (dále také „VVURU“).					
Oblast ochrany a využití nerostných surovin					
01	S návrhem 3. aktualizace ZÚR Jihomoravského kraje souhlasíme bez připomínek.	K návrhu A3b ZÚR JMK bylo uplatněno souhlasné stanovisko a	Vzhledem k tomu, že Zastupitelstvo Jihomoravského kraje dne 22.02.2024 usnesením č.	DO s navrženým vypořádáním souhlasí.	Z vyhodnocení výroku č. 1 stanoviska nevyplývá potřeba úpravy

		k VVURU bylo uplatněno souhlasné vyjádření.	2465/24/Z23 rozhodlo na základě žádosti Správy železnic, s.o. o rozdělení A3 ZÚR JMK na A3a a A3b, přičemž vymezení koridoru pro záměr DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“ je předmětem řešení A3b ZÚR JMK, pořizovatel konstatuje, že i k návrhu A3b ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko a k VVURU bylo ve smyslu § 39 odst. 5 stavebního zákona uplatněno souhlasné vyjádření.		dokumentace A3b ZÚR JMK.
Oblast plynárenství a produktovodů					
02	S návrhem 3. aktualizace ZÚR Jihomoravského kraje souhlasíme bez připomínek.	K návrhu A3b ZÚR JMK bylo uplatněno souhlasné stanovisko a k VVURU bylo uplatněno souhlasné vyjádření.	dtto	DO s navrženým vypořádání souhlasí.	Z vyhodnocení výroku č. 2 stanoviska nevyplyvá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.
Oblast elektroenergetiky					
01	S územním vymezením navrhovaného koridoru DZ13 nelze souhlasit z těchto důvodů: Koridor DZ13 je v podstatné části trasy vymezován v překryvu s koridory pro vedení zvn 400 kV vymezených v platném úplném znění ZÚR JMK. Na několika místech tento překryv způsobuje zjevnou nerealizovatelnost záměrů republikového významu, pro které jsou v ZÚR JMK vymezené platné koridory TEE03 a TEE28, v případě, že by byla v koridoru DZ13 realizována	Na nesouhlasu s územním vymezením koridoru DZ13 MPO nadále netrvá, a to na základě dohody dosažené na jednání dne 12.04.2024 mezi ČEPS, a.s. a Správou železnic, s.o. k vymezení koridoru DZ13, kterou lze považovat za souhlasné stanovisko ve smyslu § 39 odst. 2	Vzhledem k tomu, že Zastupitelstvo Jihomoravského kraje dne 22.02.2024 usnesením č. 2465/24/Z23 rozhodlo na základě žádosti Správy železnic, s.o. o rozdělení A3 ZÚR JMK na A3a a A3b, přičemž vymezení koridoru pro záměr DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“ je předmětem řešení A3b ZÚR JMK, pořizovatel konstatuje, že k návrhu A3b ZÚR JMK byl v předmětném stanovisku MPO uplatněn nesouhlas s navrženým	DO s navrženým vypořádání souhlasí.	Z vyhodnocení výroku č. 3 stanoviska nevyplyvá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

	vysokorychlostní trať. Proto je nutno upravit vymezení koridoru DZ13, aby umožňoval současnou realizovatelnost záměrů vysokorychlostní trati a elektroenergetických vedení, případně navrhnout jiné řešení, které by prokazovalo a zaručovalo realizovatelnost záměrů, pro které jsou vymezeny koridory TEE03 a TEE23.“	stavebního zákona.	vymezením koridoru DZ13. Ve věci koordinace záměru DZ13 (pro VRT) se záměry TEE03 a TEE28 (pro el. vedení 400 kV), proběhlo dne 12.04.2024 jednání mezi oprávněnými investory, tj. mezi Správou železnic, s.o. a společností ČEPS za účasti pořizovatele A3 ZÚR JMK, potažmo A3b ZÚR JMK (OÚP KrÚ JMK) a dotčeného orgánu (MPO). Na jednání se zástupci Správy železnic, s.o. a společnosti ČEPS shodli na tom, že na základě technického řešení z 03/2024 obsaženého v ověřovací studii „Aktualizace UTS V203 – přestavba na 400 kV“ byla prokázána realizovatelnost záměrů VRT (DZ13) a el. vedení 400 kV (TEE03 a TEE23) a bylo potvrzeno navržené vymezení koridoru DZ13 v návrhu A3b ZÚR JMK. Mezi Správou železnic, s.o. a společností ČEPS, a.s. bylo dosaženo dohody, ze které vyplývá, že záměry DZ13, TEE03 a TEE28 jsou v návrhu A3b ZÚR JMK i v ZÚR JMK ošetřeny dostatečným způsobem a vymezení koridorů pro záměry DZ13, TEE03 a TEE28 není potřeba měnit. Z těchto důvodů MPO na jednání sdělilo, že na nesouhlasu s vymezením koridoru DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“ v návrhu A3b ZÚR JMK nadále netrvá (viz příložený záznam).		
--	--	---------------------------	---	--	--



Koridory ČEPS x SŽ – Aktualizace ZÚR Jihomoravského kraje

dne 12.4.2024, Online (Teams) schůzka

Účastníci:

ČEPS – p. Mazura,
MPO – p. Havel, Zaplatílek
JMK – p. Janíková, Hamrlová, Děrdová
SŽ – p. Pinkava, Němeček, Sedlák
OMEXOM – p. Legát, Homolka, Prusek
AFRY – p. Dobosz, Ježek, Pfeifer

Zápis z jednání

- Na základě požadavku ČEPS představili zástupci spol. OMEXOM závěry ověřovací studie s názvem „Aktualizace ÚTS V203 – přestavba na 400 kV“ k posouzení koridoru VRT SŽ v rámci pořizované Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (A3b ZÚR JMK) ve vztahu ke koridorům vedení zvn ČEPS – TEE03 a TEE28 vymezeným v ZÚR JMK.
- Studie byla zpracována za účelem ověření, zdali aktuální návrh řešení VRT, na základě, kterého je vymezen koridor DZ13 v A3b ZÚR JMK, nevyvolá potřebu úpravy výše uvedených koridorů pro záměry ČEPS.
- Ze zpracované studie firmou OMEXOM a projednání s ČEPS vyplývá, že navržený koridor DZ13 pro VRT v A3b ZÚR JMK a vymezené koridory TEE03 a TEE28 pro ČEPS v ZÚR JMK zůstávají bez nutnosti jejich dalších úprav. Ve všech kolizních lokalitách byla nalezena technická řešení, které by měla umožnit budoucí realizaci posuzovaných záměrů zvn v rámci platných koridorů. Navržené řešení vyžaduje v některých lokalitách umístění vedení zvn do budoucího OP Dráhy a současně umístění tělesa VRT do OP vedení zvn.
- Na jednání JMK informoval, že má-li být vydána A3b ZÚR JMK na zářijovém zastupitelstvu, potřebuje JMK, aby bylo do konce dubna revokováno negativní stanovisko MPO.
- MPO sdělilo, že na základě výstupů z dnešního jednání není důvodné trvat na nesouhlasu s navrženým koridorem DZ13 a lze uzavřít dohodu mezi JMK a MPO k vypořádání původního negativního stanoviska.
- SŽ potvrdila požadavek ČEPS na dodatečné projednání úprav vyvolaných uvnitř koridoru ČEPS na dotčených obcích (zejména Javůrek a Ostrovačice) za účasti spol. OMEXOM.
- SŽ nebude bránit realizaci investiční činnosti (realizace vvn) ČEPS v OP Dráhy a zároveň ČEPS nebude bránit v realizaci investiční činnosti (realizace VRT) v OP el. vedení dle dohodnutých řešení uvedených v příloze tohoto zápisu.

- V případě, že ze strany SŽ či za strany ČEPS dojde v budoucnu k potřebě úprav dohodnutých řešení, které by mohly mít vliv na záměry druhé strany, budou se o této věci obě strany vzájemně informovat za účelem včasného řešení dané situace.

Zapsal: Ing. arch. Jiří Němeček

Přílohy: Aktualizace ÚTS a Zápis z projednání s ČEPS (zpracovatel OMEXOM)

Poř. číslo	DO 11	Datum	10.10.2023	Č.j.	JMK 149401/2023
Dotčený orgán	Ministerstvo vnitra (MV)				
Adresa / sídlo	Ministerstvo odbor Nad Štolou 936/3, 170 34 Praha 7				vnitra majetku správy
Stanovisko					
Stanovisko k návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje k č.j.: JMK 127774/2023 ze dne 28. 8. 2023					
Ministerstvo vnitra ČR je dotčeným orgánem ve smyslu § 175 odst. 1 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů a § 36 odst. 1 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon.					
V souladu s § 42b odst. 4 a § 39 odst. 2 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, Vám sdělujeme, že z hlediska působnosti Ministerstva vnitra ČR neuplatňujeme k návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje žádné námitky.					
Stanovisko je vydávané za organizační složku Ministerstvo vnitra ČR, IČO:00007064, Nad Štolou 3, Praha 7, PSČ 170 34.					
Vyhodnocení stanoviska					
Vzhledem k tomu, že k návrhu A3 ZÚR JMK nebyly ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněny námitky, lze považovat stanovisko za souhlasné, pořizovatel konstatuje, že i k návrhu A3b ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko.					
Z vyhodnocení stanoviska nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.					

Poř. číslo	DO 13	Datum	10.10.2023	Č.j.	JMK 149147/2023
Dotčený orgán	Ministerstvo zemědělství (MZE)				
Adresa / sídlo	Ministerstvo odbor vodohospodářské politiky a protipovodňových opatření Těšnov 65/17, 110 00 Praha 1zemědělství				
Stanovisko					
Odpověď k návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a VVURU					
Ministerstvo zemědělství jako dotčený orgán podle § 108 odst. 2 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a podle § 49 odst. 3 písm. c) zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s ustanovením § 42b zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a dále v souladu s § 149 zákona č. 500/2001 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů,					
sděluje,					
že k návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „A3 ZÚR JMK“) a Vyhodnocení vlivů návrhu A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území nemá zásadních připomínek.					
Dne 28. 8. 2023 obdrželo Ministerstvo zemědělství zprávu o zveřejnění návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „A3 ZÚR JMK“) a Vyhodnocení vlivů návrhu A3					

ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území pod č. j.: JMK 127774/2023. K tomuto oznámení byla připojena dokumentace prostřednictvím odkazu. Tato dokumentace byla prostudována, posouzena a nejsou k ní uplatněny zásadní připomínky.

Vyhodnocení stanoviska

Vzhledem k tomu, že k návrhu A3 ZÚR JMK nebyly ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněny zásadní připomínky, lze považovat stanovisko za souhlasné a k VVURU nebyly ve smyslu § 37 odst. 5 uplatněny zásadní připomínky, lze považovat vyjádření za souhlasné, pořizovatel konstatuje, že i k návrhu A3b ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko a k VVURU bylo ve smyslu § 37 odst. 5 uplatněno souhlasné vyjádření.

Z vyhodnocení stanoviska nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Poř. číslo	DO 14	Datum	10.10.2023	Č.j.	JMK 149590/2023
Dotčený orgán	Ministerstvo životního prostředí (MŽP)				
Adresa / sídlo	Ministerstvo životního prostředí odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence Vršovická 1442/65, 110 10 Praha 10				

Stanovisko

Stanovisko MŽP k návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a vyjádření MŽP k vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na udržitelný rozvoj území

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování dle ustanovení § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) oznámil v souladu s ustanovením § 42b odst. 2 a § 39 odst. 1 stavebního zákona konání veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „3A ZÚR JMK“ či „aktualizace“), které se uskutečnilo dne 3. 10. 2023 v zasedací místnosti budovy Krajského úřadu Jihomoravského kraje.

Předmětem návrhu A3 ZÚR JMK, který je pořizován na základě návrhu oprávněného investora, Správou železnic, státní organizace, zkráceným postupem dle § 42a odst. 1 stavebního zákona, je vymezení nového koridoru pro vysokorychlostní trať (dále také „VRT“) „DZ13“ v úseku Praha (hranice kraje) – Brno a prodloužení stávajícího koridoru pro VRT „DZ11“ z obce Šakvice do obce Rakvice v úseku Brno – Rakvice. Dále A3 ZÚR JMK vymezuje novou územní rezervu „RDZ11“ pro terminál VRT Brno 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.

Dne 27.10.2022 pod č. j.: MZP/2022/710/3802 vydalo Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“) stanovisko k potřebě posouzení návrhu obsahu aktualizace z hlediska vlivů na životní prostředí (dále jen „stanovisko k potřebě posouzení“) se závěrem, že na základě obdržených podkladů a s přihlédnutím ke kritériím přílohy č. 8 k zákonu č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“), a to zejména k předmětu změny koncepce a charakteristice dotčeného území, MŽP požaduje posouzení návrhu A3 ZÚR JMK z hlediska jeho vlivů na životní prostředí a zároveň stanovilo podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů předmětné aktualizace na životní prostředí (dále také „vyhodnocení SEA“). Z tohoto důvodu bylo zpracováno vyhodnocení vlivů tohoto návrhu aktualizace na udržitelný rozvoj území (dále také „VVURÚ“). Na základě stanoviska Krajského úřadu Jihomoravského kraje, odboru životního prostředí, jakožto orgánu ochrany přírody, vydaného dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

(dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“) dne 31. 8. 2022 s č. j.: JMK/131097 se závěrem, že návrh aktualizace nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit (dále jen „EVL“) nebo ptačích oblastí (dále jen „PO“) v jeho působnosti, MŽP rozhodlo, že nebude třeba provést posouzení A3 ZÚR JMK dle vyhlášky č. 142/2018 Sb., o náležitostech posouzení vlivu záměru a koncepce na EVL a PO a o náležitostech hodnocení vlivu závažného zásahu na zájmy ochrany přírody a krajiny.

- I. MŽP z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny, zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů sděluje, že k návrhu aktualizace neuplatňuje žádné připomínky a souhlasí s ním.
- II. MŽP uplatňuje na základě ustanovení § 42b odst. 4 stavebního zákona s přihlédnutím k „Metodickému doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ a s ohledem na vydanou judikaturu soudů týkající se oblasti posuzování vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí následující vyjádření k vyhodnocení vlivů návrhu 3A ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, resp. vyhodnocení SEA:

Níže je uveden výčet zásadních připomínek k vyhodnocení SEA. Méně podstatné, resp. všechny připomínky jsou uvedeny formou komentářů přímo do dokumentu vyhodnocení SEA, resp. VVURÚ (či jeho příloh), který je přílohou tohoto stanoviska.

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

U všech komentářů v tabulkách A.1.4. a A.1.5 žádáme doplnit větší podrobnost zmíněných podnětů, jež jsou v A3 ZÚR JMK zohledněny. Tyto skutečnosti slouží jako podklad pro správné ohodnocení vztahu ostatních koncepcí k aktualizaci. Bez tohoto provedení není dostatečně zřejmé, zda jsou voleny správné hodnoty vztahů k jiným koncepcím.

Zároveň je žádoucí doplnit závěr této kapitoly, ve kterém bude shrnuto, u kterých koncepcí byla spatřena velmi silná a silná vazba a které budou dále hodnoceny v kapitole A.2. 2.

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

V rámci této kapitoly je třeba doplnit koncepcí, jež jsou zdrojem pro stanovená jednotlivá témata referenčních cílů tak, aby bylo patrné, že stanovená témata referenčních cílů primárně vychází z koncepcí s přímým vztahem k A3 ZÚR JMK.

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

V této kapitole postrádáme podkapitolu „Charakteristika řešeného území“, jež bude obsahovat základní informace o Jihomoravském kraji (vymezení, rozloha, počet obyvatel).

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

Prosíme o odůvodnění zařazení informací z proběhlého hodnocení do obsahu této kapitoly. Tato kapitola má sloužit jako podklad pro kapitolu A.6., ovšem dle uvedených skutečností to spíše vypadá, že tato kapitola byla naplňována zpětně a jako podklad pro další kapitoly nesloužila. Mělo by se zde poukázat na předpokládané (významné) ovlivnění bez prvků vlastního hodnocení, jež má být obsahem až kapitoly A.6.

Dále spatřujeme nesoulad mezi předpokládaným ovlivněním složek životního prostředí v tabulce A.4.1. a komentářem k předpokládanému ovlivnění jednotlivých složek životního prostředí. Prosíme tedy o revizi a uvedením komentářů do souladu s výše zmíněnou tabulkou.

V podkapitole „prostorová analýza“ je třeba doplnit rozvojové osy a oblasti vymezené v rámci Politiky územního rozvoje České republiky a Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. Opomenuta je např. oblast OB3 Metropolitní rozvojová oblast Brno. Dále zde žádáme o doplnění současných staveb v území, aby bylo zřejmé, proč byly zvoleny zmíněné oblasti možného výskytu kumulativních a synergických vlivů.

Ve vazbě na rozsudek Nejvyššího správního soudu sp. zn. 1 Ao 7/2011 – 526 má být součástí vyhodnocení SEA výkres kumulativních a synergických vlivů. Žádáme tedy o upřesnění, zda obrázek A.4.1. tedy supluje výše zmíněný výkres, nebo nějaká jiná příloha.

4. Kapitola 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 ptací oblasti

V souvislosti s tím, že tato kapitola má rovněž sloužit jako podklad pro hodnocení kumulativních a synergických vlivů prosíme o vysvětlení, zda tato kapitola skutečně posloužila jako tento vstup.

5. Kapitola 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

Prosíme o revizi a doplnění hodnocení vlivů obou vymezených koridorů u všech zkoumaných složek životního prostředí v rámci vyhodnocení SEA. Hodnocení obou koridorů není vyhodnoceno u všech zkoumaných složek životního prostředí. Zároveň žádáme o doplnění této kapitoly o významně krajinné prvky a památné stromy.

Dále v rámci vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů v území doporučujeme upravit nadpis podkapitoly a vyhotovit podrobnější vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů u obou koridorů. Kumulativní a synergické vlivy mohou vznikat i mimo vymezené území v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje.

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

Prosíme o ověření, zda se ve všech případech jedná skutečně pouze o projektová opatření. Domníváme se, že některá opatření by mohla být klasifikována jako koncepční či prostorová, pakliže došlo k jejich zapracování do výrokové části aktualizace. Zároveň je třeba upřesnit, zda jsou zde ošetřeny všechny zjištěné negativní vlivy. Pokud ne, mělo by zde být uvedeno, o které vlivy se jedná s patřičným odůvodněním.

7. Kapitola 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.

V tabulce A.9.1. není zcela zřejmé, o kterém požadavku posuzovatelka hovoří a kam byl zároveň zařazen. Autorizovaná osoba by se zde měla také vyjádřit, zda jsou stanovené referenční cíle do návrhu A3 ZÚR JMK zapracovány dostatečně či nikoliv

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

Ve vazbě na nově zjištěné negativní vlivy požadujeme přepracovat celou kapitolu 10. Vyhotovená tabulka s indikátory by měla obsahovat složku životního prostředí, indikátor, zdroj dat a jednotku. Neměly by chybět informace o četnosti sledování, kým a kde budou informace o

výsledcích monitoringu zveřejňovány a zda a jak budou využívány. Výstup z provedeného monitoringu musí být takového charakteru, aby byl pořizovatel schopen určit, o jaký vliv se jedná, tedy zda se již jedná o (nepředvídaný) významný negativní vliv a musí tedy nevyhnutelně postupovat podle § 10h zákona o posuzování vlivů. Dále je nutné relevantně popsat, na základě čeho má toto pořizovatel určit. Monitoring musí být zároveň od pořizovatele odsouhlasený a proveditelný.

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

Některá navržená min. opatření v kapitole 8. nebyla propsána do výroku či odůvodnění. Zároveň ve výroku byly stanoveny pouze úkoly pro územní plánování a žádná kritéria pro rozhodování v území, jež mají přesah do navazujících řízení. Žádáme tedy o vysvětlení výše zmíněného. 10.

10. Příloha č. 1 Metodické vysvětlení

V rámci hlavního dokumentu vyhodnocení SEA je uvažováno se stávajícími stavbami, ovšem v metodice se se stávající zástavbou neuvažuje. Prosíme o upřesnění tohoto nesouladu.

Dále je nezbytné lépe specifikovat komentáře u stupnice významnosti u mírných a významných vlivů. Z uvedených odůvodnění vlivu není zřejmé, na základě čeho se již autorizovaná osoba domnívá, že vliv je ještě mírný, nebo naopak již významný.

11. Příloha č. 2 Hodnocení záměru

Součástí přílohy není vyhodnocení všech koridorů, které aktualizace navrhuje. Zároveň zde zcela chybí vyhodnocení přeshraničních vlivů. Požadujeme tedy jeho dopracování.

Ve vyhodnocení identifikovaných vlivů je potřebné lépe specifikovat na základě čeho byly zvoleny míry jednotlivých vlivů. Z komentářů zcela vždy nejsou patrné rozdíly mezi vlivem významným a mírným či vlivem nulovým a mírným. Tyto nepatrné rozdíly spatřujeme např. u vlivů na lidské zdraví, hmotný majetek, kulturní dědictví a krajinu.

V rámci stanovených ukazatelů nejsou u všech ukazatelů stanoveny jednotky. Zároveň by zde měl být stanoven podíl či rozdíl, aby mohl být monitoring validně prováděn. Samozřejmě tento přístup by měl být náležitě propsán do kapitoly 10.

12. Příloha č. 3 Informativní údaje k územním rezervám

V souvislosti s vymezenými územními rezervami je potřeba rovněž doplnit vyjádření autorizované osoby k možné významnosti vymezených územních rezerv v návrhu A3 ZÚR JMK, jak uvádí „Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“.

13. Příloha č. 4 Střet nebo územní blízkost záměrů navrhovaných v A3 ZÚR JMK s ostatními navrhovanými nebo stávajícími záměry v území, hodnocení kumulativních a synergických vlivů

V hodnotící tabulce kumulativních a synergických vlivů u koridoru „DZ11“ žádáme o úpravu stávajícího záměru dle skutečnosti. V tabulce je uvedený stávající záměr dálnice D1, ovšem dle skutečnosti se jedná o dálnici D2. Ve vazbě na to zde vzniká nesoulad mezi textovou částí vyhodnocení SEA a touto přílohou.

14. Příloha č. 5 Návrh stanoviska

Žádáme o revizi a úpravu návrhu stanoviska tak, aby korespondoval s tím, že aktualizace je pořizována zkráceným postupem. Zároveň je potřeba ověřit, zda uvedené požadavky nejsou skutečně již ve výroku obsaženy. Pakliže ano, nemají být v návrhu stanoviska SEA vůbec takto požadovány k zapracování.

Dle § 10i odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí požadujeme vyhodnocení SEA dopracovat ve smyslu výše uvedeném a takto opravené nejprve předložit MŽP ke kontrole a až

poté požádat společně s dalšími podklady dle § 42b odst. 6 stavebního zákona o vydání stanoviska dle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Vyhodnocení stanoviska a vyjádření

Výrok I. (stanovisko DO k návrhu A3 ZÚR JMK):

Vzhledem k tomu, že k návrhu A3 ZÚR JMK byly ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko, pořizovatel konstatuje, že i k návrhu A3b ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko.

Z vyhodnocení stanoviska nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Výrok II. (vyjádření k VVURU – k části SEA):

K posouzení vlivu A3 ZÚR JMK na životní prostředí (dále také „SEA“) MŽP ve svém vyjádření ve smyslu § 37 odst. 5 uplatnilo zásadní připomínky, na základě kterých byla SEA upravena. Dle požadavku MŽP projektant předložil upravenou dokumentaci SEA MŽP ke kontrole před žádostí KrÚ JMK o stanovisko SEA. Dne 08.11.2023 byl KrÚ JMK projektantem informován, že požadavky MŽP byly v upravené SEA splněny a je možné požádat MŽP o stanovisko podle § 10g zákona o posuzování vlivu na životní prostředí (tj. o stanovisko SEA).

Vzhledem k tomu, že Zastupitelstvo Jihomoravského kraje dne 22.02.2024 usnesením č. 2465/24/Z23 rozhodlo na základě žádosti Správy železnic, s.o. o rozdělení A3 ZÚR JMK na A3a a A3b, přičemž vymezení koridoru pro záměr DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“ je předmětem řešení A3b ZÚR JMK, pořizovatel konstatuje, že připomínky MŽP vztahující se k předmětu řešení A3b ZÚR JMK byly již splněny v SEA upravené na základě požadavků MŽP uplatněných k návrhu A3 ZÚR JMK, tj. část tvořící „výrok“ A3b ZÚR JMK nebude měněna ani z ní nic nebude vypuštěno.

V důsledku rozdělení A3 ZÚR JMK se MŽP přiklonilo k názoru, že i dokumentaci SEA k A3 ZÚR JMK bude vhodnější rozdělit na dvě samostatné dokumentace, a to na SEA k A3a ZÚR JMK a na SEA k A3b ZÚR JMK. Pořizovatel zajistil rozdělení SEA k A3 ZÚR JMK.

Z vyhodnocení vyjádření nevyplývá potřeba úpravy dokumentace SEA k A3b ZÚR JMK.

Kapitola D

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

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

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj bylo zpracováno na základě požadavku MŽP, které 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 dne 26. 10. 2022 stanovisko č.j. MZP/2022/410/3802, ve kterém požaduje posouzení navrhovaného obsahu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje z hlediska vlivů na životní prostředí a stanovilo požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK na životní prostředí. (vztahuje se i na A3a ZÚR JMK. Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3 na udržitelný rozvoj území bylo projednáno v rámci veřejného projednání, které proběhlo dne 3. 10. 2023.

Dne 22. 2. 2024 rozhodlo na základě požadavku oprávněného investora (Správy železnic s. o.) Zastupitelstvo Jihomoravského kraje usnesením č. 2465/24/Z23 o rozdělení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK na 3a a 3b. Pořizovatel se po konzultaci s MŽP přiklonil k názoru, že k Aktualizacím č. 3a a 3b ZÚR JMK bude vhodnější rozdělit i Vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) na dvě samostatné dokumentace. Analogicky se tudíž celá dokumentace Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje rozděluje na 3a a 3b, přičemž shora zmiňované stanovisko orgánu ochrany přírody zůstává relevantní pro obě aktualizace, a posouzení vlivů A3b ZÚR JMK na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti se nezpracovává.

Vyhodnocení vlivů A3b ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území bylo zpracováno v plném rozsahu dle Přílohy č. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů, s těmito závěry:

Zásady územního rozvoje jsou jedním z nástrojů, kterými kraj určuje základní strategii pro rozvoj svého území s ohledem na podmínky udržitelného rozvoje a na hospodárné využívání území. A3b 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 A3b ZÚR JMK pozitivně přispívají k udržitelnému rozvoji území Jihomoravského kraje.

A3b 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.

A3b ZÚR JMK vymezením koridoru vysokorychlostní trati DZ13 vytváří dobré podmínky pro vyváženost udržitelného rozvoje území. Koridor vysokorychlostní trati je při minimalizaci negativních vlivů pomocí stanovených opatření z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelný. Dostupnost, rychlost a plynulost železniční dopravy má potenciálně pozitivní vliv na stav sociálního a hospodářského pilíře. Vymezením návrhového koridoru 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 koridor. Celkový vliv A3b ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území je hodnocen pozitivně.

Kapitola E

Stanovisko podle § 42b odst. 6 stavebního zákona

E. Stanovisko podle § 42b odst. 6 stavebního zákona

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence

Praha dne 23. května 2024
Č. j.: MZP/2024/710/2606
Vyřizuje: Ing. Fryč
Tel.: 267 122 305
E-mail: Lukas.Fryc@mzp.cz

Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor územního plánování
Žerotínovo náměstí 3
601 82 Brno

STANOVISKO

Ministerstva životního prostředí

**podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů
na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů**

k návrhu koncepce

„Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“

Předkladatel koncepce:

Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor územního plánování
Žerotínovo náměstí 3
601 82 Brno

Zpracovatel koncepce:

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

Zpracovatel hodnocení:

Mgr. Pavla Dušková
*držitelka autorizace dle ustanovení § 19 zákona
č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí
a o změně některých souvisejících zákonů (zákon
o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších
předpisů, osvědčení č. j.: 87741/ENV/15, rozhodnutí
o prodloužení autorizace č. j.: MZP/2020/710/4127 a kolektiv.*

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Elektronický podpis
Mgr. Evžen Doležal
Ministerstvo životního prostředí
23.05.2024 09:10

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence

Stručný popis koncepce:

Návrh Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „A3b ZÚR JMK“) vznikl rozdělením Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „A3 ZÚR JMK“), která byla pořizována zkráceným postupem dle § 42b zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) a která navazovala na platné Aktualizace Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje ve znění Aktualizací č. 1 a 2 (dále také „ZÚR JMK“) s účinností ke dni 30. 10. 2020, na dvě dílčí aktualizace. Ve vazbě na koordinační jednání, která proběhla po veřejném projednání A3 ZÚR JMK, mezi Správou železnic, státní organizace (dále také „Správa železnic“) a společností ČEPS, a.s. z důvodu potřeby detailnější koordinace záměru vysokorychlostní trať (dále také „VRT“) (Praha) hranice Jihomoravského kraje – Brno a záměrů VVN 400 kV na území Jihomoravského kraje, které by způsobilo výrazné časové zdržení pořizované A3 ZÚR JMK, a aby nebyla zpožděna příprava VRT na úseku Šakvice – Rakvice a úprava vymezení územní rezervy „RD05“ u Břeclavi, Správa železnic požádala Krajský úřad Jihomoravského kraje dne 5. 1. 2024 o rozdělení A3 ZÚR JMK na Aktualizace č. 3a ZÚR Jihomoravského kraje (dále také „A3a ZÚR JMK“) a A3b ZÚR JMK. Zastupitelstvo Jihomoravského kraje dne 22. února 2024 usnesením č. 2465/24/Z23 rozhodlo o rozdělení A3 ZÚR JMK.

Předmětem A3b ZÚR JMK je tedy vymezení koridoru „DZ13“ VRT hranice kraje – Brno.

Průběh posuzování:

Správa železnic, jakožto oprávněný investor, požádala dopisem ze dne 29. září 2022 pod č. j.: 67462/2022-SŽ-GR-O6 Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále také „MŽP“) dle § 42a odst. 2 písm. e) stavebního zákona o vydání stanoviska k potřebě posouzení návrhu obsahu A3 ZÚR JMK z hlediska vlivů na životní prostředí (dále také „stanovisko k potřebě posouzení“). Předmětem návrhu obsahu A3 ZÚR JMK byly koridory pro umístění záměrů vysokorychlostních tratí a současné vymezení výsledných koridorů jako veřejně prospěšných staveb v ZÚR JMK pro úseky:

- hranice Kraje Vysočina a Jihomoravského kraje – Brno, koridor „DZ13“,
- Šakvice – Rakvice, koridor, „DZ11“,

a dále úprava koridoru územní rezervy „RDZ05“ VRT Rakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko (– Wien) u Břeclavi.

MŽP vydalo dne 27. 10. 2022 pod č. j.: MZP/2022/710/3802 stanovisko se sdělením, že návrh obsahu aktualizace může mít významný vliv na životní prostředí, a proto bude posouzen z hlediska vlivů na životní prostředí. Rovněž byly stanoveny podrobnější požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí (dále také „vyhodnocení SEA“).

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí, jako příslušný orgán ochrany přírody svým stanoviskem dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o ochraně přírody a krajiny“) ze dne 31. 8. 2022,

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9jsaax4
www.mzp.cz

2/19

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

č. j.: JMK 131097/2022 vyloučil, že návrh aktualizace může mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit (dále jen „EVL“) nebo ptačích oblastí (dále jen „PO“), a proto nebylo nutné zpracovat posouzení vlivů této aktualizace na EVL a PO podle § 45i odst. 2 zákona o ochraně přírody a krajiny.

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu, jako příslušný orgán územního plánování (dále také „pořizovatel“) dle ustanovení § 42b odst. 2 stavebního zákona zaslal dopisem ze dne 28. 8. 2023 MŽP pozvánku k veřejnému projednání návrhu A3 ZÚR JMK a vyhodnocení jeho vlivů na udržitelný rozvoj území (dále také „VVURÚ“), které proběhlo v zasedací místnosti budovy Krajského úřadu Jihomoravského kraje dne 3. 10. 2023.

MŽP vydalo dne 10. 10. 2023 pod č. j.: MZP/2023/710/2911 stanovisko k návrhu A3 ZÚR JMK a vyjádření k VVURÚ. MŽP vyjádřilo ve svém stanovisku souhlas a nemělo žádné připomínky k návrhu aktualizace z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů, zákona č. 62/1988 Sb., o geologických pracích, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) uplatnilo MŽP vyjádření se zásadními připomínkami k vyhodnocení SEA. Vypořádání těchto připomínek, resp. úprava vyhodnocení SEA byla dojednána v rámci e-mailové komunikace.

Dne 23. 2. 2024 MŽP obdrželo žádost od pořizovatele pod č. j.: JMK 29861/2024 o vydání stanoviska MŽP podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí k posouzení vlivů provádění A3a ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví (dále také „stanovisko SEA“) s informací, že A3 ZÚR JMK bude rozdělena (viz výše). Dne 15. 3. 2024 vydalo MŽP požadované stanovisko SEA pod č. j.: MZP/2024/710/969.

Dne 24. 4. 2024 obdrželo MŽP žádost od pořizovatele o vydání stanoviska SEA pod č. j.: JMK 62139/2024 k druhé části původního návrhu, tedy A3b ZÚR JMK. Na základě zpracované prověřovací studie a jednání mezi dotčenými subjekty – Správa železnic, ČEPS a.s., Ministerstvo průmyslu a obchodu (dále také „MPO“) a pořizovatelem bylo potvrzeno, že vymezení koridoru „DZ13“ pro VRT v návrhu A3b ZÚR JMK a koridorů pro energetiku „TEE03“ a „TEE28“ v ZÚR JMK není potřeba měnit. Z tohoto důvodu nebylo přepracováváno ani vyhodnocení SEA. S výše zmíněnou žádostí o stanovisko SEA byl připojen internetový odkaz ke stažení podkladů ve smyslu § 42b odst. 6 stavebního zákona (návrh aktualizace zpracovaný pro veřejné projednání k původní A3 ZÚR JMK, upravené vyhodnocení SEA dle požadavků MŽP k původní A3 ZÚR JMK, stanoviska a vyjádření, připomínky a námítky uplatněné v rámci veřejného projednání k návrhu

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 267 12-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

3/19

Ministerstvo životního prostředí

**Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence**

A3 ZÚR JMK, kopie výpisu usnesení Zastupitelstva Jihomoravského Kraje o rozdělení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK na č. 3a a č. 3b a dohoda o vypořádání stanoviska MPO ze dne 23. 4. 2024 pod č. j.: JMK 62033/2024, včetně záznamu z dohodovacího jednání).

Stručný popis posuzování:

Vyhodnocení SEA k návrhu A3 ZÚR JMK bylo provedeno v souladu se stavebním zákonem a zpracováno v rozsahu přílohy ke stavebnímu zákonu a § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Dále bylo při hodnocení vlivů aktualizace na životní prostředí a veřejné zdraví respektováno „Metodické doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí“ zveřejněného ve Věstníku MŽP (ročník XV – únor 2015 – částka 2).

Hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vychází z identifikace potenciálních vlivů a z expertního odhadu jejich rozsahu a významnosti. Podrobnost hodnocení odpovídá míře podrobnosti, v jaké jsou předmětné koridory v rámci návrhu A3 ZÚR JMK vymezeny. Vlastní identifikace vlivů hodnocených koridorů na sledované složky životního prostředí byla provedena v mapách měřítka 1: 100 000. Při zpracovávání hodnocení byla užita zásada předběžné opatrnosti.

V rámci hodnocení byly sledovány vlivy na potenciálně dotčené jevy, a sice:

- vlivy na ovzduší a klima;
- vlivy na obyvatelstvo, hluk, vibrace, veřejné zdraví;
- vlivy na flóru, faunu, biologickou rozmanitost, migrační prostupnost, územní systém ekologické stability (dále také „ÚSES“), zvláště chráněná území (dále také „ZCHÚ“) včetně přírodních památek (dále také „PP“), , přírodní park (dále také „PPk“), významné krajinné prvky (dále také „VKP“), památné stromy;
- vlivy na ZPF;
- vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále také „PUPFL“);
- vlivy na horninové prostředí, ložiska, poddolovaná a sesuvná území, stará důlní díla;
- vlivy na vody – povrchové a podzemní vody, vodní zdroje, riziko povodní;
- hmotné statky;
- vlivy na kulturní dědictví, architektonické a archeologické dědictví;
- vlivy na krajinu a krajinný ráz;
- přeshraniční vlivy.

Pro účely hodnocení byla stanovena stupnice číselného vyjádření míry vlivu od -2, -1, 0, +1, +2, tedy od potenciálně významného negativního vlivu po potenciálně významný pozitivní vliv. Dále byly sledovány vlivy přímé, sekundární (nepřímé), krátkodobé, střednědobé, dlouhodobé, trvalé a přechodné.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

4/19

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence

V rámci vyhodnocení SEA byly rovněž hodnoceny potenciální kumulativní, synergické vlivy a vlivy z hlediska lokalizace přesahující hranice řešeného území i hranice státu, a to na základě zhodnocení stávajícího stavu území. Bylo hodnoceno, jak může být v důsledku uplatnění A3 ZÚR JMK ovlivněna zátěž území. Podkladem pro hodnocení byly údaje uvedené v kapitolách 3, 4 a 5 vyhodnocení SEA, které obsahují informace o současném stavu životního prostředí v dotčeném území, jeho charakteristiky a problémy životního prostředí významné pro koncepci. V rámci provedené složkové a prostorové analýzy byl sledován charakter a míra zatížení oblastí dotčených předměty návrhu A3 ZÚR JMK a také zda jsou v daném území připravovány jiné záměry, jež jsou vymezeny platnými ZÚR JMK, Politikou územního rozvoje ČR či záměry nadmístního významu, pro které bylo v posledních 7 letech vydáno souhlasné stanovisko, anebo byla prodloužena platnost souhlasného stanoviska dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (stanovisko EIA), které mohou mít kumulativní a synergické vlivy se záměry navrhovanými v posuzované A3 ZÚR JMK. Následně bylo provedeno vyhodnocení s cílem identifikace rizika vzniku potenciálních kumulativních a synergických vlivů. V případě identifikace tohoto rizika byla provedena jejich klasifikace v příloze č. 2 s tabelárním hodnocením koridorů, resp. č. 4 s hodnocením kumulativních a synergických vlivů s doprovodným komentářem a následným podrobnějším komentářem v kapitole 6.

Zjištěné vlivy na sledované složky životního prostředí jsou prezentovány v hodnotících tabulkách uvedených v příloze č. 2 s doprovodným komentářem, které jsou dále podrobněji okomentovány v kapitole 6. K zjištěným vlivům jsou následně v kapitole 8, resp. 11 „*Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace zjištěných negativních vlivů na životní prostředí*“ navržena opatření k omezení či vyloučení identifikovaných potencionálních negativních vlivů (dále také „minimalizační opatření“).

Kromě výše uvedeného při pořizování návrhu A3 ZÚR JMK probíhala vzájemná spolupráce mezi pořizovatelem, resp. zpracovatelem koncepce a posuzovatelkou vyhodnocení SEA, která je v rámci posuzování vlivů tohoto návrhu aktualizace na životní prostředí informovala o výsledcích prováděného hodnocení. V této souvislosti byla prověřena navržená minimalizační opatření na životní prostředí a veřejné zdraví s uvedením, která navržená minimalizační opatření byla již zohledněna v platných ZÚR JMK pro jejich naplnění.

Ve vyhodnocení SEA byla v rámci návrhu minimalizačních opatření stanovena prostorová a projektová opatření, kterým bude nutné věnovat pozornost v dalších fázích přípravy, resp. v navazujících řízeních.

Rovněž posuzovatelka v rámci vyhodnocení SEA navrhla ukazatele pro sledování zjištěných potencionálních (negativních) vlivů aktualizace na životní prostředí.

Závěry posuzování:

I. Hodnocení vlivů návrhu A3b ZÚR JMK bylo provedeno pro každou potencionálně ovlivněnou složku životního prostředí zvlášť. Z hlediska potencionálních vlivů **na ovzduší a klima** bylo identifikováno, že vlivem vymezení koridoru „DZ13“ dojde k sekundárnímu, trvalému,

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 267 12-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

5/19

Ministerstvo životního prostředí

**Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence**

dlouhodobému, mírně pozitivnímu vlivu. Pozitivní vliv na výše zmíněné složky nastane ve vazbě na charakter budoucího využití koridoru pro realizaci železniční vysokorychlostní trati. Železnice není zdrojem emisí znečišťujících látek do ovzduší. Zároveň podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity má potenciál ke snížení emisí z automobilové dopravy a převzetí části dopravních výkonů právě na železnici. Vlivy záměrů dopravní infrastruktury na klimatický systém je možné rozdělit na vlivy na emise skleníkových plynů a dále na lokální ovlivnění (mikro)klimatických podmínek v místě realizace záměru. Co se týče záměrů železniční infrastruktury a jejího vlivu na emise skleníkových plynů, 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. Dále lze potenciální vlivy na lokální ovlivnění (mikro)klimatických podmínek v místě záměru železniční výstavby hodnotit v souhrnu jako lokální, přímé, krátkodobé, přechodné, nulové až mírně negativní. Jedná se ale o nízkou produkci emisí CO₂, a tedy 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.

Z hlediska potenciálních vlivů na **obyvatelstvo a lidské zdraví** může podpora rozvoje železniční dopravy a zvyšování její atraktivity mít potenciál ke snížení objemu automobilové dopravy převzetím části dopravních výkonů na komunikacích, a tedy i snížení emisí a hlukové zátěže v okolí dopravních tahů a zároveň zvýšení její bezpečnosti. Proto je v okolí dopravních tahů na odpovídajících relacích (D1 hranice kraje – Brno, D2 Brno – Břeclav) potenciální vliv hodnocen jako dlouhodobý, sekundární, mírně pozitivní. Na druhou stranu koridory pro železniční infrastrukturu, a tedy i vymezení koridoru „DZ13“ představuje potenciální zvýšení hlukové zátěže. Tento vliv je hodnocen jako přímý, dlouhodobý, trvalý, mírně až významně negativní. Část koridoru „DZ13“ pro VRT je vedena obytnou zástavbou či je v přímé blízkosti zastavěného území. V návaznosti na to je realizace koridoru „DZ13“ v první řadě podmíněna upřesnění 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 zajišťující splnění hlukových limitů (i ve vazbě na kumulativní účinek ostatních železničních a silničních staveb v území). 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 ke stávající nevyhovující hlukové zátěži a k předpokládanému navýšení hlukové zátěže 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

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 267 12-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9jsaax4
www.mzp.cz

6/19

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence

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, anebo hlubokých zářezů. Konkrétní řešení snižování hlukové zátěže (protihluková opatření) musí být navržena v projektové dokumentaci záměru. V místech, kde budou realizovány protihlukové stěny je též zapotřebí zajistit jejich optické oddělení od zástavby (např. výsadbou ochranného pásu dřevin). Jejím součástí bude muset být hluková studie prokazující snížení hlukové zátěže v blízkosti obytné zástavby na úroveň legislativních limitů. Navržené technické opatření (protihlukové stěny, zářezy a jiné) na základě akustické studie lze kombinovat i s opatřeními provozními (např. snížení rychlosti, snížení počtu souprav). 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 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. Během realizace stavby je dále nutné očekávat negativní vlivy záměru samotnou výstavbou, vyvolanou dopravou apod. Jedná se o krátkodobé, přechodné, mírně negativní vlivy. K jejich minimalizaci je nutno zajistit standardní opatření k ochraně obyvatel žijících v okolí staveb a podél přístupových tras (např. minimalizace hluku, prašnosti atd.). 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. 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 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 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. Pro zmírnění výše uvedených potenciálních negativních vlivů byla v rámci vyhodnocení SEA stanovena prostorová minimalizační opatření „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

Ministerstvo životního prostředí
Vrsovice 1442/65, 100 10 Praha 10(+420) 267 12-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

7/19

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

hlukovou studií.“ a „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.“. Uvedená opatření jsou obsažena v platných ZÚR JMK pod obecným požadavkem v rámci kapitoly D, v článku (71) bod g). Znění tohoto článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování. „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.“. Požadavek na minimalizaci negativních účinků hluku na veřejné zdraví a kvalitu prostředí je obecně v A3b ZÚR JMK naplněn vymezením koridoru v šíři 100-340 m, která umožňuje zpřesňovat koridor způsobem minimalizující negativní vlivy na přilehlou obytnou zástavbu. Minimalizace negativních vlivů hluku na obyvatelstvo je dále v platných ZÚR JMK zajištěna obecným požadavkem v rámci kapitoly D, v článku (71) bod g), který také podchycuje potřebu vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů, a dále úkolem v rámci územního plánování v kapitole D, článku (129c). Znění výše uvedených článků je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování. Níže uváděná projektová opatření byla navržena v rámci vyhodnocení SEA jako doporučená opatření pro navazující přípravu a nejsou obsahem žádné z částí návrhu A3b ZÚR JMK, a proto jsou navržena jako doporučující požadavky (1), resp. (2) tohoto stanoviska SEA ve vazbě na další nezbytnou minimalizaci zjištěných potenciálních negativních vlivů „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.“ a „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.“. Potencionální vlivy koridoru „DZ13“ na obyvatelstvo jsou hodnoceny jako mírně negativní až významně negativní a jsou ošetřeny výše uvedenými minimalizačními opatřeními pro zmírnění negativních vlivů.

Z pohledu vlivu na **biologickou rozmanitost, flóru a faunu** se předpokládá, že výstavbou koridoru pro dopravní infrastrukturu dojde k trvalému záboru plochy jak z pohledu vegetace, tak z pohledu živočichů. 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 bude působit na řadu živočišných druhů odpudivě. Negativní vliv výstavby na jednotlivé druhy živočichů je rozdílné závažnosti. Relativně nejmenší, spíše nepřímý, mírně negativní vliv se projeví na populaci ptáků. Ptáci jsou natolik mobilní, že přímé usmrcení při

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

8/19

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence

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 potencionálně významný. 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 přímé, dlouhodobé, trvalé, mírně negativní. Pro minimalizaci výše uvedeného negativního vlivu bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno projektové minimalizační opatření: „V rámci technického řešení minimalizovat vlivy na funkčnost biokoridoru.“. Minimalizace negativních vlivů týkající se ÚSES je v platných ZÚR JMK uplatněna obecným požadavkem v rámci kapitoly D, v článku (71) body b) a d), požadavek na zachování skladebných funkcí prvků ÚSES je také uplatněn v rámci úkolů pro územní plánování v kapitole D, článku (129d) v bodě c). Znění výše zmíněných článků je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování. Dalšími územími cennými z hlediska ochrany přírody a krajiny jsou VKP včetně VKP registrovaných. Koridor „DZ13“ zasahuje na registrovaný VKP Zahrádky Starý Lískovec. Vliv je hodnocen jako potenciálně mírně negativní. Registrovaný VKP je umístěn při okraji vymezeného koridoru. Řešené koridory dále zasahují do VKP les, vodní tok a údolní niva. V době provozu železnice produkuje hluk a světlo i v noci. Některé druhy živočichů tato skutečnost přinutí lokalitu opustit. Koridor „DZ13“ není zároveň ve střetu s žádným zvláště chráněným územím či památným stromem. Vysokorychlostní trať je ovšem 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 zároveň 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 potenciálně významně negativní. U záměru realizace vysokorychlostní tratě je nezbytné zajistit dostatečnou prostupnost dopravního tělesa pro živočichy v koordinaci s řešením migrační prostupnosti na D1. Pro minimalizaci výše uvedeného negativního vlivu bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno projektové minimalizační opatření „Zajistit zachování průchodnosti krajiny.“ a „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.“. Minimalizace negativních vlivů týkající se průchodnosti krajiny pro živočichy je v platných ZÚR JMK uplatněna obecným požadavkem na zprůchodnění liniových dopravních staveb pro velké savce v rámci kapitoly D, v článku (71) bodem e). Požadavek na zachování průchodnosti krajiny je také uplatněn v rámci úkolů pro územní plánování v kapitole D, článku (129d) v bodě c), který je součástí návrhu A3b ZÚR JMK.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10(+420) 267 12-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

9/19

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

Z pohledu potenčních vlivů na **zemědělský půdní fond** lze s vymezením koridoru „DZ13“ předpokládat potenční dlouhodobý, trvalý vliv. Záměry v oblasti dopravy mohou mít významně negativní vlivy na ZPF. Zejména dopravní trasy ve zcela nové stopě znamenají, v závislosti na své délce, zábory v řádu desítek hektarů půdy, mnohdy vysoce kvalitní půdy. U změny koridoru „DZ13“ se předpokládá zábor ZPF na úrovni 49 ha. Z toho na cenných půdách v I. a II. třídě ochrany zábor činí zhruba 41 ha. Což představuje zhruba 83 % z celkového záboru. Vliv na ZPF je hodnocen vzhledem k rozsahu záboru nejcennějších půd jako potenční významně negativní. Pro minimalizaci výše uvedeného negativního vlivu bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno prostorové minimalizační opatření „Minimalizovat zábor ZPF, především zábor půdy v 1. a 2. třídě ochrany ZPF.“. Minimalizace negativních vlivů týkající se záboru ZPF je v platných ZÚR JMK uplatněna obecným požadavkem v rámci kapitoly D, článku (71) bodem b). Stejný požadavek je také uplatněn v rámci úkolů pro územní plánování v kapitole D, článku (129d) v bodě c), který je součástí návrhu A3b ZÚR JMK. Znění článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování.

Z hlediska potenčních vlivů na **pozemky určené k plnění funkcí lesa** lze s vymezením koridoru „DZ13“ předpokládat přímé, dlouhodobé a trvalé vlivy. Koridor „DZ13“ je poměrně významně veden přes lesní pozemky kategorie lesa hospodářského (očekávaný zábor 17 ha) a mírně zasahuje i na plochu lesa zvláštního určení (0,2 ha). Zároveň vymezený koridor „DZ13“ poměrně významně dělí lesní porosty na menší celky. Vliv na PUPFL a na fragmentaci lesních porostů je proto hodnocen jako potenční významně negativní. Pro minimalizaci výše uvedeného negativního vlivu bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno prostorové minimalizační opatření „Minimalizovat zábor a zásah do PUPFL, především do lesů zvláštního určení.“. Minimalizace negativních vlivů týkající se záboru PUPFL je v platných ZÚR JMK uplatněna obecným požadavkem v rámci kapitoly D, článku (71) bodem b). Stejný požadavek je také uplatněn v rámci úkolů pro územní plánování v kapitole D, článku (129d), v bodě c), které jsou součástí návrhu A3b ZÚR JMK. Znění článků je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování.

Stavby dopravní infrastruktury mohou ovlivnit stav nerostných surovin díky svým velkým nárokům na stavební materiál (např. drcené kamenivo). Dále mohou zasahovat přímo do **horninového prostředí** např. zářezy, tunely a jiné. U těchto vlivů však nemusí jít vždy o přímo negativní vliv. Problémem může být také omezení možností těžby v případě, že nový úsek navržené železnice zasahuje do ložiska nerostných surovin, resp. dobývacího prostoru nebo chráněného ložiskového území. Koridor „DZ13“ v oblasti mezi Javůrkem a hranicí Kraje Vysočina zasahuje na poddolované území po těžbě železných rud. Vliv je hodnocen jako potenční přímý, dlouhodobý, trvalý, mírně negativní. Minimalizace negativních vlivů týkající se vlivů na horninové prostředí je v rámci A3b ZÚR JMK uplatněna v rámci úkolů pro územní plánování „Minimalizovat vlivy terénních nestabilit na těleso stavby“ v kapitole D, článku (129d), v bodě f). Znění článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9jsaax4
www.mzp.cz

10/19

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence

Potenciální vlivy na **povrchové, podzemní vody, vodní zdroje a riziko povodní** nelze změnou vymezení koridoru „DZ13“ vyloučit. Bude se pravděpodobně jednat o mírně až významně negativní vliv na výše zmíněné složky. Realizací a provozem koridoru „DZ13“ může být negativně ovlivněna i hydromorfologie vodních toků, tedy křížení vodních toků, souběh s vodním tokem. Nárůstem zpevněných ploch dále může dojít k urychlenému povrchovému odtoku, omezení přirozené infiltrace atmosférických srážek a ovlivnění odtokových poměrů náspy, zářezy, nebo při křížení vodních toků. Koridor „DZ13“ prochází záplavovým územím Q_{100} řeky Leskavy, kterou také 3x kříží. Kříží dalších 14 vodních toků. Je zde potencionální riziko ovlivnění odtokových poměrů v záplavových územích. Zejména v případech, kdy není místo rozlivu kříženo kolmo na vodní tok nejkratším možným způsobem (riziko vzdutí hladiny, omezení přirozené transformace povodňové vlny apod.). K vzdutí 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 navrhnout dostatečně kapacitní přemostění nebo taková řešení, která nezhorší odtokové poměry v oblasti. Významnost negativního vlivu je závislá na velikosti územního střetu. Vliv na odtokové poměry byl vyhodnocen jako přímý, dlouhodobý, trvalý, mírně až významně negativní. Dále může být ovlivněna hladina podzemní vody ve vazbě na hlubší zářezy či tunely. Dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav (SUDOP Praha, 2020) se předpokládá na trase koridoru „DZ13“ tunelové vedení VRT. Ve vazbě na to byl vliv vyhodnocen jako potenciální přímý, dlouhodobý, trvalý, mírně negativní. Ve fázi realizace záměru může potencionálně dojít k přímému, krátkodobému, přechodnému mírně negativnímu vlivu. Pro minimalizaci výše uvedených negativních vlivů bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno projektové minimalizační opatření „V rámci technického řešení minimalizovat vlivy na odtokové poměry, OP vodních zdrojů a čistotu povrchových vod.“. Minimalizace negativních vlivů týkající se vod je v A3b ZÚR JMK uplatněna obecným požadavkem v rámci kapitoly D, článku (71) bodem a) a v rámci úkolů pro územní plánování v kapitole D, článku (129d), v bodě c). Znění článků je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování.

Vlivy měněné části koridoru „DZ13“ na **hmotný majetek** lze předpokládat v oblastech, kde se koridor „DZ13“ dotýká, anebo prochází zastavěným územím. Koridor „DZ13“ prochází v lokalitách – Kývalka, Troubsko, Starý Lískovec a Bohunice zastavěným územím, kterému se nedá v rámci koridoru vyhnout. Potencionální vliv na hmotný majetek je hodnocen jako přímý, dlouhodobý, trvalý, významně negativní. Koridory A3b ZÚR JMK jsou vymezeny v širší vyšší, než je reálná potřeba. Lze předpokládat minimalizaci vlivů v navazujících územně plánovacích dokumentacích nebo projektové přípravě při vymezování záměru. Dále je v rámci vyhodnocení vlivů na hmotný majetek 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

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10(+420) 267 12-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

11/19

Ministerstvo životního prostředí

**Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence**

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. Pro minimalizaci výše uvedeného negativního vlivu bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno prostorové minimalizační opatření „Minimalizovat vlivy na zastavěná území.“. Požadavek na minimalizaci negativních účinků na hmotný majetek je obecně v A3b ZÚR JMK naplněn vymezením koridoru v šíři 100-340 m, která umožňuje zpřesňovat koridor způsobem minimalizující negativní vlivy na přilehlou zástavbu. Výše uvedené opatření je zohledněno v rámci kapitoly D, v článku (129c) a (129d), v bodě d). Dále je minimalizace negativních vlivů v platných ZÚR JMK zajištěna uplatněním obecným požadavkem v rámci kapitoly D, článku (71) bodem g). Znění výše zmíněných článků je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování.

Hodnocením vlivů návrhu A3b ZÚR JMK na **kulturní památky včetně dědictví architektonického a archeologického** byl identifikován potenciální přímý, trvalý, dlouhodobý zanedbatelný až mírně negativní vliv pouze na archeologické dědictví. Koridor „DZ13“ zasahuje na 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 v rozmezí 51-100 %. Potenciální vliv na archeologické dědictví a jeho ochrana je legislativně zajištěna záchrannými archeologickými výzkumy. Zároveň koridor „DZ13“ není ve střetu s žádnou kulturní památkou. Ve vazbě na to lze potenciální vliv na kulturní památky hodnotit jako nulový ve všech časových řadách.

Stavby železniční dopravy mají charakter dlouhých linií, jenž 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. Koridor „DZ13“ zasahuje do okrajové části PPK Údolí Bílého potoka, v blízkosti do 500 m od navrženého koridoru se nachází hranice PPK Podkomorské lesy a PPK Bobrava. Potenciální vliv vymezeného koridoru na PPK je hodnocen jako přímý, dlouhodobý, trvalý, mírně negativní. Realizace VRT v nové stopě má poměrně významný 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 tak bude přispívat k fragmentaci krajiny. Ve vazbě na výše zmíněné jsou potenciální vlivy koridoru „DZ13“ na fragmentaci krajiny a krajinný ráz hodnoceny jako přímé, dlouhodobé, trvalé, mírně až významně negativní. Pro minimalizaci zjištěných negativních vlivů na krajinu byly v rámci vyhodnocení SEA stanoveny projektová minimalizační opatření „Zajistit zachování průchodnosti krajiny.“ a „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).“. Minimalizace negativních vlivů týkající se ochrany krajinného rázu a omezování fragmentace krajiny je

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9jsaax4
www.mzp.cz

12/19

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence

v platných ZÚR JMK uplatněna obecným požadavkem v rámci kapitoly D, v článku (71), v bodě e) a h). Zmírnění negativních vlivů je dále minimalizováno požadavkem na zpřesnění a vymezení koridoru s ohledem na zmírnění pohledového působení trati (např. vegetační bariéry, překrytí, ozelenění), které je uplatněno v A3b ZÚR JMK v kapitole D, článku (129d), v bodě c). Znění výše zmíněných článků je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování.

Ve vazbě na polohu vymezeného koridoru „DZ13“ se vylučují **přeshraniční vlivy** na území sousedních států. Lze tedy konstatovat, že nebyly identifikovány žádné možné střety s limity životního prostředí, resp. žádné potenciálně pozitivní či negativní vlivy, tedy žádné vlivy přesahující hranice České republiky. Dle Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav bude VRT vedena v koridoru „DZ13“ a navazujícím koridoru v Kraji Vysočina. Jedná se o jeden plánovaný záměr, VRT v koridoru „DZ13“ nebude realizována samostatně. Je zřejmé, že na území Kraje Vysočina se budou projevovat především vlivy z VRT realizované na území Kraje Vysočina. Tyto vlivy tedy budou vyhodnoceny až v rámci procesu SEA v rámci aktualizace Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina a také podrobněji v navazujících řízeních. Potenciální vlivy na životní prostředí v Kraji Vysočina spojené s realizací záměru mohou být v oblasti ovlivnění krajinného rázu, záborů PUPFL nebo ovlivnění stanovištních podmínek. Tyto vlivy budou ve vazbě na jejich malý rozsah na území Kraje Vysočina (cca do 100 m za hranicemi JMK) v měřítku A3b ZÚR JMK velice malé, resp. zanedbatelné. Dále lze predikovat také vznik vlivů krátkodobých, střednědobých, mírně negativních, které budou vyvolány v době provádění stavebních prací. Jedná se o běžné vlivy spojené s prováděním staveb (zvýšení hlukové zátěže v okolí stavby, zvýšení emisní zátěže ze stavebních strojů a mechanismů, ovlivnění stanovišť v okolí stavby, dočasné zábory). Opatření k minimalizaci těchto vlivů opětovně nelze řešit v měřítku ZÚR, budou řešeny v rámci navazujících řízení.

V rámci posouzení návrhu A3b ZÚR JMK bylo identifikováno riziko vzniku kumulativních vlivů koridoru „DZ13“ se stávajícími a navrhovanými záměry ve vztahu k obyvatelstvu a lidskému zdraví, biologické rozmanitosti, fauně a flóře, ZPF a krajině. Synergické vlivy v rámci hodnocení zjištěny nebyly. Kumulace významně negativních vlivů na hlukovou situaci ve vztahu k obyvatelstvu a lidskému zdraví potenciálně nastane s provozem dálnice D1, silnicemi I/23 a I/52 a se záměry – dálnice D1 v úseku Kývalka – Slatina (dále také „DS10“), silnice I/43 Troubsko (D1) – Kuřim (dále také „DS40“) a VRT Brno – Šakvice (dále také „DZ11“) v platných ZÚR JMK. Potenciální významné negativní kumulativní vlivy na krajinný ráz byly identifikovány s dálnicí D1, s elektrickým vedením zvláště vysoké napětí 400 kV, se záměry pro energetiku „TEE03“ a „TEE28“ v platných ZÚR JMK a se záměry pro elektrickou stanici 400/110 kV Opočíněk včetně koridoru pro její zapojení do přenosové soustavy a koridory pro dvojité vedení 400 kV (dále také „E26“) a koridorů pro dvojité vedení 400 kV (dále také „E27“) z platné PÚR ČR (v blízkosti PPK Údolí Bílého potoka, Podkomorské lesy, Bobrava). Potenciální významné negativní kumulativní vlivy ve vztahu k migraci velkých savců byly identifikovány s dálnicí D1 a se záměrem „DS10“ v platných ZÚR JMK. Potenciální mírně negativní kumulativní vlivy na krajinný ráz byly identifikovány s dálnicí D1, s elektrickým vedením zvláště vysokého napětí 400 kV, se záměry „TEE03“, „TEE28“ v platných ZÚR JMK a se záměry „E26“ a „E27“ z platné PÚR

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 267 12-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

13/19

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence

ČR, se silnicemi I/23 a I/52, se záměry „DS10“, „DS40“ a „DZ11“ v platných ZÚR JMK (vše mimo kontakt s PPK Údolí Bílého potoka, Podkomorské lesy, Bobrava) a s vedením velmi vysokého napětím 220 kV (v blízkosti PPK Údolí Bílého potoka, Podkomorské lesy, Bobrava). Potenciální mírné negativní kumulativní vlivy 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“ – silnice II/602 Bosonohy – obchvat a záměrem „DZ03“ – trať č. 240 Brno – Zastávka u Brna – hranice kraje, v platných ZÚR JMK. V území „Brno jih“ byly identifikovány potenciální mírné negativní kumulativní vlivy na krajinný ráz s dálnicí D1, se silnicemi I/23, I/43, I/52, se záměry „DS10“ a „DS40“ v platných ZÚR JMK. Dále v území „Brno jih“ může koridor „DZ13“ mít potenciální mírné negativní kumulativní vlivy s ostatními stávajícími nebo navrhovanými záměry na půdu (navýšení záboru ZPF). U ostatních složek životního prostředí (ovzduší, 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. Pro minimalizaci negativních kumulativních vlivů v oblasti hluku a lidského zdraví bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno prostorové minimalizační 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.“ Minimalizace negativních vlivů týkající se ochrany lidského zdraví a hluku je v platných ZÚR JMK uplatněna obecným požadavkem v rámci kapitoly D odst. (71) v bodě g). Pro minimalizaci negativních kumulativních vlivů na krajinný ráz bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno prostorové minimalizační 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.“ Minimalizace negativních vlivů na krajinný ráz je v platných ZÚR JMK uplatněna obecným požadavkem v rámci kapitoly D odst. (71) v bodě h). Pro minimalizaci negativních kumulativních vlivů na biologickou rozmanitost, faunu a flóru bylo v rámci vyhodnocení SEA stanoveno prostorové minimalizační opatření „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.“ Minimalizace negativních vlivů na krajinný ráz je v platných ZÚR JMK uplatněna obecným požadavkem v rámci kapitoly D odst. (71) v bodě e).

Znění článku je blíže popsáno v druhé části těchto závěrů posuzování.

II. Níže jsou uvedena navržená prostorová a projektová opatření ke zmírnění uvedených potenciálních negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví vztahující se i ke zjištěným potenciálním kumulativním vlivům negativního charakteru, u kterých lze navrhnout

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 267 12-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

14/19

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

minimalizační opatření v podrobnosti ZÚR a která jsou již zohledněna v platných ZÚR JMK či jsou v návrhu A3b ZÚR JMK, konkrétně ve výrokové části, a to ve formě úkolů pro územní plánování a využívání území vymezeného koridoru:

[článek 71] Pro plánování a usměrňování územního rozvoje ploch a koridorů veřejné infrastruktury se stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

- 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, zejména velké savce.
- 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

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 267 12-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

15/19

Ministerstvo životního prostředí

**Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence**

- 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.

[článek 129c] ZÚR JMK zpřesňují koridor vysokorychlostní dopravy ŽD4 RS1 úsek Praha – Brno z politiky územního rozvoje vymezením koridoru vysokorychlostní trati DZ13 VRT hranice kraje – Brno včetně souvisejících staveb (veřejně prospěšná stavba) takto:

- Vedení koridoru: (Praha – Velká Bíteš -) Zálesná Zhoř - Brno.
- Šířka koridoru:
 - proměnlivá šířka 200 – 340 m;
 - u Javůrku, Ostrovačic a Brna zúženo na 130 – 170 m;
 - u Troubska zúženo na 100 – 150 m.

[článek 129d] Pro plánování a usměrňování územního rozvoje v koridoru vysokorychlostní trati VRT hranice kraje – Brno se stanovují tyto požadavky na uspořádání a využití území a tyto úkoly pro územní plánování:

Požadavky na uspořádání a využití území

- a) Vytvořit územní podmínky pro vedení koridoru vysokorychlostní trati hranice kraje – Brno jako součásti spojení Praha – Brno – Břeclav a Praha – Brno – Ostrava včetně všech souvisejících staveb.
- b) Vytvořit územní podmínky pro dopravně účinné řešení, vytvořit podmínky pro napojení koridoru vysokorychlostní trati do železničního uzlu Brno.

Úkoly pro území 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, včetně koordinace se záměrem I/43, nyní I/73 (MÚK Troubsko).
- c) Zpřesnit a vymežit 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.
- d) Zpřesnit a vymežit 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,

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9jsaax4
www.mzp.cz

16/19

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence

- překrytí, ozelenění). Zajistit územní podmínky pro zachování či nahrazení stávající průchodnosti územím.
- e) Zajistit územní podmínky pro nadstandardní protihluková opatření (např. překrytí, tunel, tubus) zejména při průchodu trati lokalitami Popůvky, Troubsko, Ostopovice, Brno.
 - f) Zpřesnit a vymezit koridor DZ13 s ohledem na přítomnost terénních nestabilit.

III. Z provedeného hodnocení návrhu Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje vyplývá, že implementace koncepce bude spojena s potenciálními významnými negativními vlivy až mírně pozitivními vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Naplnění A3b ZÚR JMK bude konkrétně spojeno s potenciálně významně negativními vlivy (-2) na biologickou rozmanitost, faunu a flóru, ZPF, PUPFL a hmotné statky. Potenciální významně negativní kumulativní vlivy byly zjištěny na lidské zdraví ve vazbě na hlukovou situaci koridoru „DZ13“ s dálnicí D1, stávajícími silnicemi I/23 a I/52 a s koridory pro záměry „DS10“, „DS40“ a „DZ11“ v platných ZÚR JMK. Dále na biologickou rozmanitost, faunu a flóru a krajinu ve vazbě na koridor „DZ13“, dálnici D1 a koridor pro záměr „DS10“, které budou mít vliv na migrační propustnost velkých savců. Na krajinný ráz ve vazbě na koridor „DZ13“ s dálnicí D1 a koridory pro záměry „TEE03“ a „TEE28“. Dále byly zjištěny potenciální mírně negativní až významně negativní vlivy (-1/-2), a to přímé, trvalé na obyvatelstvo a lidské zdraví, podzemní a povrchové vody a krajinu. Zjištěny byly i potenciální mírně negativní vlivy (-1), a to přímé a trvalé na horninové prostředí. Potenciální mírně negativní kumulativní vlivy byly dále zjištěny na lidské zdraví ve vazbě na kumulativní hlukovou situaci koridoru „DZ13“ se stávajícími silnicemi I/43, II/602, II/386 a koridory pro záměry „DS36“ a „DZ03“. Dále na ZPF ve vazbě na navýšení záboru v území s ostatními záměry vymezených z platných ZÚR JMK a na krajinný ráz ve vazbě na kumulaci vlivu koridoru „DZ13“ a koridorů pro záměry „TEE03“, „TEE28“, „DS10“, „DS40“, „DZ11“ a stávajících silnic I/23 a I/52. V neposlední řadě bude naplnění A3b ZÚR JMK spojeno s potenciálně mírně pozitivními vlivy (+1), a to na ovzduší, obyvatelstvo a lidské zdraví, kdy železniční doprava má potenciál ke snížení emisí a hluku z automobilové dopravy. Potenciální mírné i významné negativní vlivy na sledované složky životního prostředí a veřejné zdraví, které byly identifikovány v rámci vyhodnocení, lze snížit či vyloučit prostřednictvím minimalizačních opatření, která byla navržena v rámci vyhodnocení SEA, resp. jsou již zohledněna v platných ZÚR JMK, návrhu A3b ZÚR JMK, a dalšími doporučujícími opatřeními stanovenými v tomto stanovisku SEA. Na základě těchto uvedených skutečností lze předpokládat, že návrh Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje jako celek nevyvolá významně negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví a lze s ním souhlasit za dodržení uvedených požadavků.

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 267 12-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

17/19

Ministerstvo životního prostředí

Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence

Ačkoliv jsou některá projektová minimalizační opatření, která stanovila autorizovaná osoba při vyhodnocení potenciálních negativních vlivů A3b ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví, již zpracována v platných ZÚR JMK či v návrhu A3b ZÚR JMK, doporučuje MŽP další minimalizační opatření k eliminaci a snížení potenciálních negativních vlivů A3b ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví, které byly stanoveny v rámci vyhodnocení SEA. Jedná se však o opatření náležející do fáze projektové přípravy konkrétní stavby a její realizace, tedy mimo podrobnost aktualizace, a proto nemůže být do výrokové části promítnuta. Z tohoto důvodu je doporučeno tato minimalizační opatření zpracovat alespoň do Odůvodnění A3b ZÚR JMK, aby mohla být využita zejména pořizovateli nižší územně plánovací dokumentace.

MŽP jako příslušný úřad v souladu s ustanovením § 21 písm. k) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, na základě návrhu A3b ZÚR JMK, podkladů dle ustanovení § 42b odst. 6 stavebního zákona a dopracovaného vyhodnocení vlivů návrhu A3b ZÚR JMK na životní prostředí, vydává postupem podle ustanovení § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí z hlediska přijatelnosti vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví:

SOUHLASNÉ STANOVISKO

k návrhu koncepce

„Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“

a stanoví podle ustanovení § 10g odst. 2 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí další doporučující minimalizační opatření, kterými budou zároveň zajištěny minimální možné dopady realizace A3b ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví.

MŽP doporučuje zpracovat do Odůvodnění návrhu A3b ZÚR JMK navržená minimalizační opatření projektového charakteru, která nelze zpracovat do výrokové části. V případě zpracování uvést s takovým zdůvodněním, aby mohla být využita pořizovateli územních plánů a uplatněna při navazujících řízeních v rámci povolování záměrů, a to:

- 1) Vypracovat detailní studii optimalizace trasování a technického řešení stavby s cílem minimalizace dopadů na obytnou zástavbu a výsledky studie zpracovat do technického řešení záměru. Kromě hlukové studie kvantifikovat míru obtěžování hlukem a rušení

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9jsaax4
www.mzp.cz

18/19

Ministerstvo životního prostředí

**Odbor posuzování vlivů na životní
prostředí a integrované prevence**

spánku v místech průchodu obytnou zástavbou a zajistit její minimalizaci v součinnosti s orgánem ochrany veřejného zdraví.

- 2) 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. Neumisťovat významná zařízení stavby do míst kontaktu s obytnou zástavbou.

MŽP dále upozorňuje na zákonná ustanovení, která je nutné legitimně zohlednit:

- 3) MŽP upozorňuje na povinnost předkladatele podle ustanovení § 10g odst. 4 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a příslušných ustanovení stavebního zákona zohlednit požadavky vyplývající z tohoto stanoviska.
- 4) Předkladatel, resp. pořizovatel Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje je povinen postupovat podle ustanovení § 10g odst. 5 a 6 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a zveřejnit schválenou koncepci včetně zpracovaného prohlášení. Metodické sdělení Ministerstva pro místní rozvoj a MŽP k prohlášení předkladatele je k dispozici v Informačním systému SEA, na internetové adrese: https://portal.cenia.cz/eiasea/dokumenty/sea_metodicka_doporuceni?lang=cs.
- 5) MŽP rovněž upozorňuje na povinnost zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví a další povinnosti plynoucí z ustanovení § 10h zákona o posuzování vlivů na životní prostředí a bodu 10 přílohy ke stavebnímu zákonu.
- 6) Předkladatel, resp. pořizovatel zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup vypořádání všech stanovisek dotčených orgánů, vyjádření, námitek a připomínek obdržných po celou dobu přípravy koncepce včetně veřejného projednání, a to jak ke koncepci, tak i k jejímu vyhodnocení vlivů na životní prostředí.

Toto stanovisko není závazným stanoviskem ani rozhodnutím vydaným ve správním řízení a nelze se proti němu odvolat.

Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru posuzování vlivů
na životní prostředí a integrované
prevence
podepsáno elektronicky

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
(+420) 267 12-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

19/19

Kapitola F

Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 42b odst. 6 stavebního zákona zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly

F. Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 42b odst. 6 stavebního zákona zohledněno, s uvedením závažných důvodů, pokud některé požadavky nebo podmínky zohledněny nebyly

F.1. Sdělení, jak bylo stanovisko podle § 42b odst. 6 stavebního zákona zohledněno

Stanovisko podle § 10g zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, k návrhu koncepce „Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“ (stanovisko SEA) vydalo Ministerstvo životního prostředí dne 23. 5. 2024 (č.j.: MZP/2024/710/2606). Kompletní stanovisko SEA je součástí kap. E odůvodnění A3b ZÚR JMK.

Stanovisko SEA je souhlasné. Ve stanovisku SEA nejsou uvedeny žádné požadavky či podmínky směřované do výrokové části A3b ZÚR JMK, které by již nebyly uvedeny v návrhu A3b ZÚR JMK nebo již v ZÚR JMK, ve znění aktualizací č. 1 a 2.

MŽP ve stanovisku SEA dále uplatňuje **dva požadavky na odůvodnění A3b ZÚR JMK** na „*minimalizační opatření projektového charakteru, která nelze zapracovat do výrokové části s takovým zdůvodněním, aby mohla být využita pořizovateli územních plánů a uplatněna při navazujících řízeních v rámci povolování záměrů*“. Jsou to jsou:

1) *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.*

2) *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.*

Zohlednění požadavků na odůvodnění A3b ZÚR JMK:

Oba dva požadavky MŽP jsou obsaženy ve vyhodnocení SEA jako tzv. opatření projektová. Vyhodnocení SEA obsahuje tři druhy opatření. Opatření koncepční a prostorová jsou součástí návrhu A3b ZÚR JMK anebo ZÚR JMK, ve znění aktualizací č. 1 a 2. Opatření projektová se dle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí neuplatňují v zásadách územního rozvoje, ale jedná se o požadavky na řešení identifikovaných problémů v dalších fázích projektové přípravy záměrů, včetně „projektové“ EIA. Proto oba dva požadavky nejsou součástí A3b ZÚR JMK.

Zohlednění závěrečných upozornění stanoviska SEA:

V souladu s ustanovením § 40 odst. 2 písm. c) stavebního zákona je součástí odůvodnění Aktualizace č. 3b ZÚR JMK stanovisko SEA se sdělením, jak bylo zohledněno. Krajský úřad zveřejní požadované způsobem umožňujícím dálkový přístup v intencích stavebního zákona a ve smyslu ustanovení § 10i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Upozornění MŽP

na povinnost zajistit sledování a rozbor vlivů schválené koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví bude respektováno v intencích stavebního zákona.

F.2. Prohlášení předkladatele koncepce dle § 10g odst. 5 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů

F.2.1. Informace, jak byly ve schválené koncepci zohledněny požadavky a podmínky vyplývající ze stanoviska ke koncepci

Informace k zohlednění požadavků ze stanoviska SEA jsou uvedeny v předchozí kapitole F.1.

F.2.2. Informace, jak bylo ve schválené koncepci zohledněno vyjádření dotčeného státu, pokud byla koncepce předmětem mezistátního posuzování podle § 14a

V rámci hodnocení vlivů Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány žádné potenciálně negativní vlivy přesahující hranice České republiky. Koncepce nebyla předmětem mezistátního posuzování.

F.2.3. Odůvodnění vybrané varianty, pokud byl návrh koncepce zpracován ve variantách

V rámci Aktualizace č. 3b ZÚR JMK nebyl návrh koncepce zpracován a tudíž ani hodnocen variantně.

F.2.4. Informace o účasti veřejnosti při zpracování koncepce a v procesu posuzování vlivů koncepce na životní prostředí

Návrh Aktualizace č. 3 ZÚR JMK byl v souladu s § 37 odst. 1 stavebního zákona vyhodnocen z hlediska vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je posouzení koncepce na životní prostředí (SEA), a jako takový byl projednán zkráceným postupem podle stavebního zákona jak s dotčenými orgány, tak s veřejností. Návrh Aktualizace č. 3 ZÚR JMK, potažmo Aktualizace č. 3b ZÚR JMK a VVURÚ byly zveřejněny v souladu s § 42b v návaznosti na § 39 odst. 1 stavebního zákona a § 172 odst. 3 správního řádu veřejnou vyhláškou ze dne 28.08.2023. Veřejné projednání proběhlo 03.10. 2023.

F.2.5. Informace o přijatých opatřeních pro zajištění sledování a rozboru vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví podle § 10h

V hodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí byly stanoveny indikátory pro sledování reálného dopadu implementace A3b ZÚR JMK na životní prostředí uvedené v následující tabulce.

Sledování a rozbor vlivů územně plánovací dokumentace na životní prostředí je pravidelně v souladu s § 28 stavebního zákona prováděno jako monitoring sledovaných jevů pro potřeby územního plánování, a to v územně analytických podkladech (dále také „ÚAP“) včetně jejich aktualizací.

Sledování zjištěných údajů, a to zejména z hlediska výše uvedených indikátorů, se dále prověří ve zprávě o uplatňování, která může vyvolat aktualizaci s cílem eliminovat možné významné negativní vlivy vydané Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví.

Téma	Indikátor	Zdroj dat	Jednotka
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/podíl nových záborů ZPF I. a II. třídy ochrany.	ČUZK, VÚMOP, v. v. i.	ha, %
	Rozsah/podíl nových záboru PUPFL.	ČUZK	ha, %
Krajina, migrace	Změna celkové výměry dopravou nefragmentovaných území o plošném rozsahu větším než 100 km ² .	ČSÚ	ha
Hmotné statky	Změna v rozloze zastavěného území	ČSÚ	ha
Další související ukazatele	Změna množství železničních spojů.	MD, KÚ JMK, ČSÚ	počet

F.2.6. Prohlášení zpracovatele hodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ke změnám v návrhu Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje vyplývajícím z procesu projednání

V rámci procesu hodnocení Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí (SEA) nebyly provedeny úpravy koncepce vyplývající ze stanovisek a vyjádření uplatněných dle § 42b v návaznosti na § 37 odst. 4 a 5 a § 39 odst. 2 a 3 stavebního zákona v rámci veřejného projednání.

Celkově lze konstatovat, že úpravy Aktualizace č. 3b ZÚR JMK jsou pouze formální odpovídající rozdělení Aktualizace č. 3 ZÚR JMK na aktualizace 3a a 3b. Aktualizace č. 3b ZÚR JMK je bez věcných změn, na závěrech hodnocení SEA pro Aktualizaci č. 3b ZÚR JMK se nic nemění.

Kapitola G

Komplexní zdůvodnění přijatého řešení

G. Komplexní zdůvodnění přijatého řešení

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

V následujícím textu jsou popsány změny a úpravy řešení ZÚR JMK, jejichž zapracování proběhlo v rámci A3b ZÚR JMK. Vždy je uvedeno, ke kterým bodům textové části ZÚR JMK se vyznačením změn dané řešení vztahuje (text výroku s vyznačením změn je přílohou č. 1 odůvodnění A3b ZÚR JMK), popis úpravy a její odůvodnění.

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

V rámci A3b ZÚR JMK nebyly zapracovány žádné změny do části týkající se stanovení priorit územního plánování JMK (kap. A ZÚR JMK).

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

V rámci A3b ZÚR JMK byly zapracovány dále uvedené změny do části týkající se rozvojových oblastí a os (kap. B ZÚR JMK).

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

(k bodu 26 přílohy č. 1 odůvodnění A3b ZÚR JMK)

Řešení:

V části „požadavky na uspořádání a využití území“ byla do písm. i) do výčtu záměrů dopravní infrastruktury, jejichž realizace se má podporovat, přidána odrážka zahrnující vysokorychlostní trať Praha – Brno.

Odůvodnění:

Vzhledem k významu uvedené vysokorychlostní tratě v rámci celostátního dopravního systému je její doplnění do výčtu hlavních dopravních záměrů v oblasti OB3 nezbytné.

Samotný záměr VRT je konkrétně definován v dalších částech textu (viz body 129c, 129d přílohy č. 1 odůvodnění A3b ZÚR JMK).

G.2.2. Záměr VRT v rozvojové ose OS5

(k bodu 28 přílohy č. 1 odůvodnění A3b ZÚR JMK)

Řešení:

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

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

Odůvodnění:

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

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

Samotný záměr VRT je konkrétně definován v dalších částech textu (viz body 129c, 129d přílohy č. 1 odůvodnění A3b ZÚR JMK).

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

V rámci A3b ZÚR JMK nebyly zpracovány žádné změny do části týkající se specifických oblastí (kap. C ZÚR JMK).

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

V rámci A3b ZÚR JMK byly zpracovány dále uvedené změny do části týkající se zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu (kap. D ZÚR JMK).

G.4.1. Šířky vymezených koridorů a velikosti ploch

(ke všem bodům dotčených A3b ZÚR JMK přílohy č. 1 odůvodnění A3b ZÚR JMK)

Řešení:

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

Odůvodnění:

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

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

- k potřebě zajištění dostatečné rezervy pro zpřesnění jednotlivých záměrů (obdobně jako v dosud platných ZÚR JMK).

G.4.2. Požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování u jednotlivých záměrů

(ke všem bodům dotčených A3b ZÚR JMK přílohy č. 1 odůvodnění A3b ZÚR JMK)

Řešení:

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

Odůvodnění:

Stanovení požadavků na uspořádání a využití území a úkolů pro územní plánování a potažmo i pro územní řízení (záměr lze realizovat i na základě platných ZÚR bez potřeby podrobnější ÚPD) vyplývá z přílohy č. 4 vyhlášky č. 500/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů, kde je uvedeno, že „Ve vymezených oblastech, osách, plochách a koridorech se stanoví požadavky na jejich využití, kritéria a podmínky pro následné rozhodování o možných variantách změn v území a pro jejich posuzování zejména s ohledem na jejich budoucí využití, význam, možná ohrožení, rozvoj a rizika.“

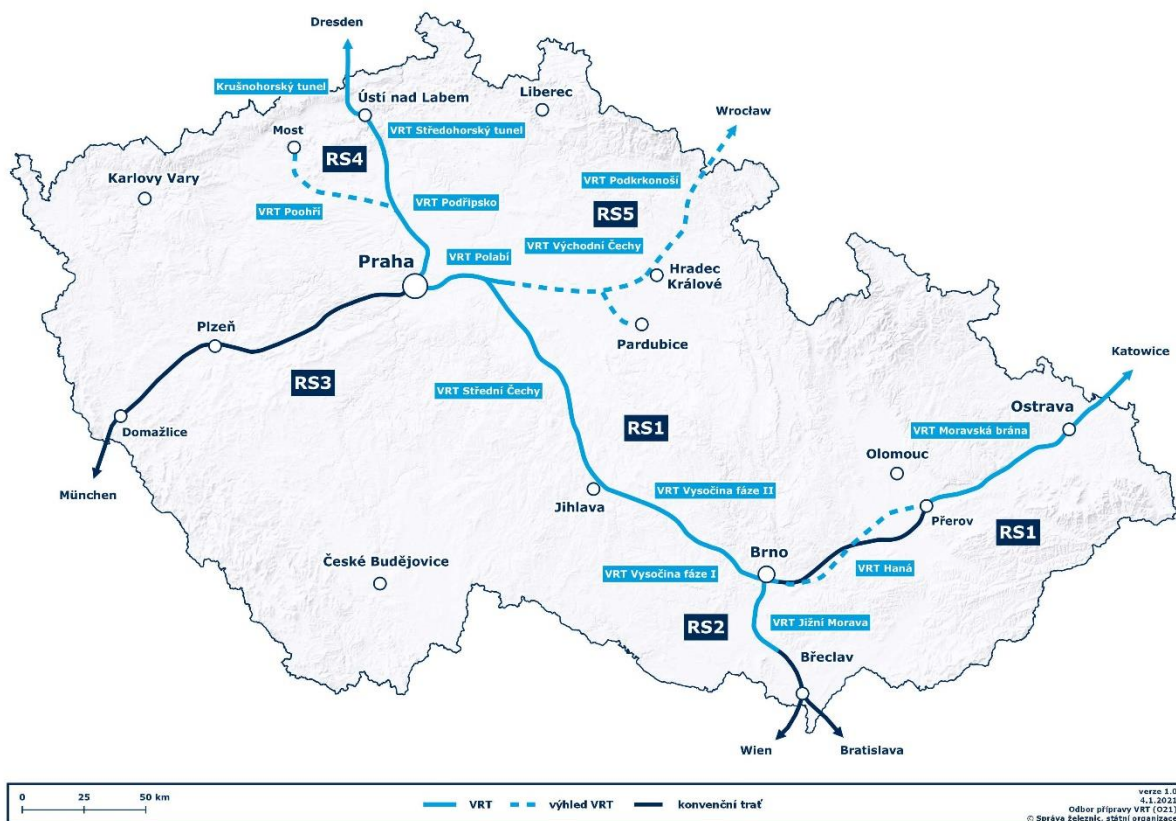
Požadavky na uspořádání a využití území popisují k čemu má daný záměr (koridor/plocha) sloužit a co má svým fungováním naplnit.

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

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

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

Uvedené požadavky z velké části vychází z požadavků vzešlých z vyhodnocení vlivů na životní prostředí (SEA) – tj. požadavků z hlediska ochrany zdraví obyvatel, ochrany biologické rozmanitosti a krajiny, ochrany povrchových a podzemních vod, ochrany zemědělské a lesní půdy, ochrany horninového prostředí a ochrany kulturního dědictví. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí probíhalo souběžně se zpracováním A3b ZÚR JMK, proto byly požadavky vyplývající ze SEA současně vloženy do požadavků k jednotlivým záměrům.



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

G.4.3. VRT (Praha–) hranice kraje – Brno (DZ13)

(k bodům 129c, 129d přílohy č. 1 odůvodnění A3b ZÚR JMK)

Řešení:

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

Odůvodnění:

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

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

vliv na spojení s okolními státy, zejména s Rakouskem a Slovenskem. Výrazný dopad bude mít tento projekt i do oblasti meziregionální a regionální dopravy v celém území mezi Prahou a Brnem.

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

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

- zásah do zastavěného území obce Troubsko (VRT nebude vedena centrální částí obce Troubsko, ale bude ovlivňovat pouze okrajovou část již dnes hůře využitelnou s ohledem na D1);
- fragmentace krajiny (trasa VRT bude více přímknutá k D1 a povede k výrazně menší fragmentaci území);
- hlukové zatížení (vedení v souběhu s D1 poskytuje lepší možnosti společného odhlučnění obou staveb);
- geologické poměry v krajině (původně navrhovaná trasa vyžadovala výstavbu hloubeného tunelu v hloubce 25–30 m pod terénem, což se s ohledem na výsledky geologického průzkumu ukázalo jako technicky téměř nerealizovatelné);
- koordinace se silničními stavbami (stavby rozšíření D1 a výstavba silnice I/43, nyní I/73, budou více nezávislé na výstavbě VRT a technické řešení bude výrazně jednodušší);
- výše uvedené se promítá také do celkově výrazně efektivnějšího a hospodárnějšího technického návrhu VRT.

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

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

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

V úkolech pro územní plánování pro koridor DZ13 je kromě jiných uveden také požadavek na nadstandardní protihluková opatření zejména při průchodu tratě lokalitami Popůvky, Troubsko, Ostopovice a Brno, kde se železnice přibližuje k obytným územím. Tento požadavek směřuje k zajištění splnění hlukových limitů prostřednictvím nadstandardního architektonicko-urbanistického řešení, které kromě splnění hygienických limitů zabezpečí také co nejlepší zapojení dopravní stavby do daného území. Rovněž je zde pod písm. b) zmíněn úkol pro územní plánování koordinovat a ochránit koridor v ÚPD dotčených obcí a navazující projektové přípravě pro následná povolená řízení, přičemž zmíněna je především koordinace se záměry I/43, nyní I/73 (MÚK Troubsko). Na základě požadavku oprávněného investora (Teplárny Brno, a.s.) byl v bodě (129d) úkol pro územní plánování pod písm. b) doplněn o koordinaci záměru VRT se stavbou horkovodu z elektrárny Dukovany do Brna. Stavba horkovodu je stavbou dle bodu č. 9 přílohy zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon), ve znění pozdějších předpisů. Jedná se o stavbu energetické infrastruktury, která výrazně zkvalitní zásobování města Brna teplem.

G.4.4. Zrušení územních rezerv RDZ01, RDZ02

(k bodům 303, 304, 305, 306 přílohy č. 1 odůvodnění A3b ZÚR JMK)

Řešení:

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

Odůvodnění:

V úseku hranice kraje – Brno byl vymezen návrhový koridor pro vysokorychlostní trať DZ13. Z toho důvodu byly dosavadní územní rezervy RDZ01 a RDZ02, které chránily území pro daný záměr VRT, zrušeny. Podrobněji viz kap. G.4.3.

G.4.5. Terminál VRT Brno (RDZ11)

(k bodům 303, 304 přílohy č. 1 odůvodnění A3b ZÚR JMK)

Řešení:

- Byla vymezena nová územní rezerva RDZ11, ve které má být v budoucnu umístěn terminál na vysokorychlostní trati Praha–Brno.
- V textu byly nové územní rezervě stanoveny údaje o trase, šířce a dotčených obcích a požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování.

Odůvodnění:

V rámci A3b ZÚR JMK je vymezen návrhový koridor pro vysokorychlostní železnici Praha–Brno (úsek na území Jihomoravského kraje). Dle koncepce rychlých spojení a také dle zpracované Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati (VRT) Praha–Brno–Břeclav (SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 2020) je trasa VRT zaústěna do žst. Brno hl. n., která je již uvažována v nové poloze. Modernizace železničního uzlu Brno je jedním z důležitých předpokladů plnohodnotného fungování vysokorychlostní tratě. Ve studii je zároveň na území města Brna v těsné vazbě na dálnice D1, D2 a D52 navržen také nový vedlejší přestupní terminál „Brno-Vídeňská“, kde budou vybrané vlaky zastavovat a který umožní lepší napojení jižní části Brna i širšího regionu na VRT bez nutnosti zajíždět do širšího centra města.

Studie proveditelnosti VRT obsahuje pouze koncepční návrh terminálu, pro prověření jeho přesnějšího umístění a zajištění potřebných dopravních, prostorových a funkčních vazeb byla Jihomoravským krajem pořízena Územní studie umístění dopravního terminálu VRT Brno – Vídeňská (knesl kynčl architekti, 2024). Ta prověřila a porovnála dvě varianty umístění terminálu (západní a východní) se závěrem, že obě jsou realizovatelné a že je na dotčených subjektech (zejména na MD a městě Brně), aby na základě této studie vybraly cílové řešení.

Terminál bude sloužit jako přestupní uzel mezi VRT, konvenční regionální železnici (trať č. 240), hromadnou dopravou (trolejbus nebo tramvaj) a individuální automobilovou dopravou (parkoviště P+R). Pro obsluhu terminálu prostřednictvím IAD (parkoviště P+R) bude nezbytné jeho přímé napojení na dálnici D1, aby nebyla zatěžována městská dopravní síť. Vzhledem k tomu, že terminál bude velmi těsně navazovat na zástavbu města Brna, bude vhodné ho do struktury města vhodně zapojit.

Aby bylo území pro možné umístění terminálu ochráněno před nevhodnými zásahy, které by mohly jeho realizaci omezit nebo znemožnit, je v A3b ZÚR JMK vymezena územní rezerva RDZ11. Ta zahrnuje celou oblast (přiléhající ze severní a jižní strany k navrženému koridoru DZ13 – viz kap. G.4.6), která může být umístěním terminálu územně dotčena – jedná se tedy nejen o území, kde bude umístěn vlastní terminál s parkovištěm P+R a navazujícími zastávkami hromadné dopravy, ale také o území nezbytné pro jeho napojení na dopravní infrastrukturu a zapojení do struktury města. Rozsah územní rezervy RDZ11 je tedy stanoven i s ohledem na tyto požadavky.

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

V rámci A3b ZÚR JMK nebyly zpracovány žádné změny do části týkající se upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje hodnot (kap. E ZÚR JMK).

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

V rámci A3b ZÚR JMK nebyly zpracovány žádné změny do části týkající se stanovení cílových kvalit krajiny (kap. F ZÚR JMK).

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

V rámci A3b ZÚR JMK byly zpracovány dále uvedené změny do části týkající se vymezení veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací (kap. G ZÚR JMK).

G.7.1. Veřejně prospěšné stavby

(k bodu 426 přílohy č. 1 odůvodnění A3b ZÚR JMK)

Řešení:

Do tabulky veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury byly doplněny záměry v souladu s řešením A3b ZÚR JMK (návrhové prvky železniční dopravy).

Konkrétně byly doplněny kompletní údaje k záměru DZ13.

Odůvodnění:

Vymezení veřejně prospěšných staveb bylo upraveno v souladu s úpravou koncepce dopravní infrastruktury, a to v tom smyslu, že doplněný návrhový prvek DZ13 této koncepce je zároveň vymezen jako veřejně prospěšná stavba (tento princip funguje i v dosud platných ZÚR JMK). Pro podrobnější odůvodnění záměru DZ13 viz kap. G.4.3. tohoto odůvodnění.

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

V rámci A3b ZÚR JMK byly zapracovány dále uvedené změny do části týkající se stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti (kap. H ZÚR JMK).

G.8.1. Požadavky na koordinaci ploch a koridorů

(k bodu 432 přílohy č. 1 odůvodnění A3b ZÚR JMK)

Řešení:

Obsah tabulky byl upraven, byl sem vložen nový záměr vymezený v rámci A3b ZÚR JMK (konkrétně DZ13).

Odůvodnění:

Doplnění tabulky vychází z úprav koncepce dopravní infrastruktury (železniční dopravy), kde došlo k novému vymezení záměru DZ13 (pro odůvodnění záměru viz kap. G.4.3. tohoto odůvodnění).

G.8.2. Požadavky na koordinaci územních rezerv

(k bodu 434 přílohy č. 1 odůvodnění A3b ZÚR JMK)

Řešení:

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

Odůvodnění:

Obsah tabulky byl upraven, byly sem zapracovány úpravy ve vymezení územních rezerv vyplývající z řešení A3b ZÚR JMK – viz kap. G.4.4. a G.4.5. tohoto odůvodnění.

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

V rámci A3b ZÚR JMK nebyly zapracovány žádné změny do části týkající se vymezení ploch a koridorů pro prověření změn jejich využití územní studií (kap. I ZÚR JMK).

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

V rámci A3b ZÚR JMK nebyly zapracovány žádné změny do části týkající vymezení ploch a koridorů pro pořízení a vydání regulačního plánu (kap. J ZÚR JMK).

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

V rámci A3b ZÚR JMK nebyly zapracovány žádné změny do části týkající se zadání regulačního plánu (kap. K ZÚR JMK).

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

V rámci A3b ZÚR JMK nebyly zapracovány žádné změny do části týkající stanovení pořadí změn v území (kap. L ZÚR JMK).

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

V rámci A3b ZÚR JMK nebyly zapracovány žádné změny do části týkající stanovení kompenzačních opatření (kap. M ZÚR JMK).

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

V rámci A3b ZÚR JMK nebyly zapracovány žádné změny do části týkající se údajů o počtu listů a výkresů Zásad územního rozvoje (kap. N ZÚR JMK).

G.15. Seznam použitých zkratk a pojmů

V rámci A3b ZÚR JMK nebyly zapracovány žádné změny do části týkající se seznamu použitých zkratk a pojmů (kap. O ZÚR JMK).

G.16. Přehled použitých podkladů

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

- Politika územního rozvoje České republiky ve znění Aktualizací č. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 (2024);
- Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území ve znění Aktualizací č. 1, 2 (2020);
- Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (Ministerstvo dopravy, 2017);
- Územně analytické podklady Jihomoravského kraje (2021);
- Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati (VRT) Praha–Brno–Břeclav (SUDOP PRAHA a.s., SUDOP EU a.s., 2020);
- Technicko-ekonomická studie v úseku Šakvice–Rakvice (VALBEK-PRODEX–MOTT-EGIS, 2022);
- předběžné výstupy ze zpracování DÚR stavby „RS 1 VRT Velká Bíteš – Brno“ (SŽ, AFRY, 2023);
- Územní studie umístění dopravního terminálu VRT Brno – Vídeňská (knesl kynčl architekti, 2024).

G.17. Údaje o počtu listů textové části a počtu výkresů grafické části A3b ZÚR JMK

G.17.1. Výroková část A3b ZÚR JMK

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

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

Textová část

Textová část výroku A3b ZÚR JMK je rozdělena do dvou částí:

- změny v textové části ZÚR JMK (popis zásahů do textové části dosud platných ZÚR JMK); celá textová část ZÚR JMK se zaznačením změn je vložena jako příloha č. 1 odůvodnění A3b ZÚR JMK;
- údaje o počtu listů a výkresů A3b ZÚR JMK.

Grafická část

Grafická část výroku A3b ZÚR JMK obsahuje výkresy, které slouží jako změnové výkresy (tj. zobrazují změny řešení) k výkresům dosud platných ZÚR JMK. Označení výkresů A3b ZÚR JMK vychází z označení výkresů dosud platných ZÚR JMK, před jejich kód je ale doplněn výraz A3b s lomítkem (takže změnovým výkresem k výkresu I.2. je výkres ozn. A3b/I.2.). Protože v rámci A3b ZÚR JMK byla dotčena jen část řešení ZÚR JMK, jsou změnami dotčeny jen některé výrokové výkresy. Konkrétně obsahuje A3b ZÚR JMK tyto výkresy:

- **A3b/I.2.** Výkres ploch a koridorů, včetně územního systému ekologické stability v měřítku 1 : 100 000;
- **A3b/I.4.** Výkres veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření v měřítku 1 : 100 000.

G.17.2. Odůvodnění A3b ZÚR JMK

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

Obsah grafické části odůvodnění také respektuje požadavky přílohy č. 4 Vyhlášky č. 500/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Pro zachování dosavadní zvyklosti je součástí A3b ZÚR JMK Koordinační výkres ve dvou měřítcích (1:100 000 a 1:50 000). Vzhledem k předmětu řešení A3b ZÚR JMK je navíc doplněno i aktualizované schéma dopravní infrastruktury.

Součástí odůvodnění A3b ZÚR JMK jsou konkrétně tyto výkresy:

- **A3b/II.1.** Výkres širších vztahů v měříku 1 : 500 000;
- **A3b/II.2.** Koordinační výkres v měříku 1 : 100 000;
- **A3b/II.3.** Koordinační výkres (výřezy a legenda na 4 listech) v měřítku 1 : 50 000;
- **A3b/II.4.** Schéma dopravní infrastruktury v měřítku 1 : 200 000.

Kapitola H

Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších (nadregionálních) vztahů

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

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

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

H.1. Koordinace využívání území se sousedními kraji

Řešení A3b ZÚR JMK má přímý vliv na území sousedního Kraje Vysočina – nově navržený koridor DZ13 je směrem na severozápad ukončen na hranici Jihomoravského kraje, kde záměr VRT přechází na území obce Velká Bíteš ležící v Kraji Vysočina. V platných ZÚR Kraje Vysočina (dále také ZÚR KV) navazuje v tomto místě na řešení A3b ZÚR JMK územní rezerva určená pro vedení VRT. V současné době se pořizuje Aktualizace č. 10 ZÚR KV (dále také A10), která obdobně jako v A3b ZÚR JMK zahrnuje vymezení návrhových koridorů pro vedení VRT a dalších souvisejících železničních tras dle požadavku oprávněného investora (Správy železnic). Protože A3b i A10 vychází ze shodných podkladů poskytnutých Správou železnic, lze konstatovat, že **řešení A3b ZÚR JMK a A10 ZÚR KV jsou vzájemně koordinována**. Koridor pro VRT v ZÚR KV má mít obdobou základní šířku jako v JMK, tedy 200 m.

Na území ostatních krajů nemá řešení A3b ZÚR JMK žádný přímý vliv, řešení není nutné s dalšími kraji koordinovat.

H.2. Koordinace využívání území se sousedními státy

Řešení A3b ZÚR JMK **nemá vliv na koordinaci** řešení ve vztahu k sousedním státům. A3b ZÚR JMK neobsahuje žádné záležitosti, které by svým vymezením přímo navazovaly na území sousedních států (Rakouska či Slovenska).

Kapitola I

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

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

Řešení A3b ZÚR JMK nemá vliv na koordinaci řešení ve vztahu k sousedním státům. A3b ZÚR JMK neobsahuje žádné záležitosti, které by svým vymezením přímo navazovaly na území sousedních států (Rakouska či Slovenska). A3b ZÚR JMK vymezuje koridory pro záměry veřejné dopravní infrastruktury republikového a nadmístního významu, u kterých se předpokládá návaznost v sousedních krajích a státech (Rakousko a Slovensko). V rámci hodnocení vlivů A3b ZÚR JMK na životní prostředí a lidské zdraví nebyly identifikovány žádné potenciálně negativní vlivy přesahující hranice České republiky.

Kapitola J

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

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

A3b ZÚR JMK nevymezuje záležitosti týkající se rozvoje území státu, které nejsou obsaženy v politice územního rozvoje.

Kapitola K

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

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

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

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

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

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

Popis metodiky vyhodnocení koridorů

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

- 20 m nová železniční trať včetně VRT.

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

Metodika stanovení územního rozsahu dopadů do půdního fondu

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

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

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

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

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

K.2. Vyhodnocení záboru zemědělského půdního fondu

Dopravní infrastruktura – železniční doprava (DZ)

id. kód	název, popis	celkem [ha]	z toho ZPF [ha]	třídy ochrany ZPF [ha]				
				I.	II.	III.	IV.	V.
DZ13	VRT Praha – Brno (úsek hranice kraje –Brno, včetně související úpravy trati č. 240)	70	49	18	23	2	2	4

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

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

Dopravní infrastruktura – železniční doprava (DZ)

id. kód	název, popis	celkem [ha]	pozemky určené k plnění funkcí lesa - lesy [ha]			
			hospodářské	zvl. určení	ochranné	celkem
DZ13	VRT Praha – Brno (úsek hranice kraje –Brno, včetně související úpravy trati č. 240)	70	17	0	0	17

K.4. Souhrnný odhad záborů půdního fondu

K.4.1. Zemědělský půdní fond

Odhad celkových záborů zemědělského půdního fondu

název, popis	ZPF [ha]	třída ochrany ZPF [ha]				
		I.	II.	III.	IV.	V.
DZ – železniční doprava	49	18	23	2	2	4
Celkem	49	18	23	2	2	4

K odůvodnění navrženého řešení z pohledu předpokládaných záborů ZPF lze uvést toto (nad rámec odůvodnění uvedeného v kap. G odůvodnění A3b ZÚR JMK):

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

K.4.2. Pozemky určené k plnění funkcí lesa

Odhad záborů pozemků určených k plnění funkcí lesa

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

K odůvodnění navrženého řešení z pohledu předpokládaných záborů PUPFL lze uvést toto (nad rámec odůvodnění uvedeného v kap. G odůvodnění A3b ZÚR JMK):

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

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

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

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK – celkový odhad záborů ZPF

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

Aktualizace č. 2 ZÚR JMK – celkový odhad záborů ZPF

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

Aktualizace č. 3a ZÚR JMK – celkový odhad záborů ZPF

název, popis	ZPF [ha]	třída ochrany ZPF [ha]				
		I.	II.	III.	IV.	V.
Dopravní infrastruktura	21	0	3	18	0	0
Celkem	21	0	3	18	0	0

Aktualizace č. 3b ZÚR JMK – celkový odhad záborů ZPF

název, popis	ZPF [ha]	třída ochrany ZPF [ha]				
		I.	II.	III.	IV.	V.
Dopravní infrastruktura	49	18	23	2	2	4
Celkem	49	18	23	2	2	4

K.5.2. Odhad záborů PUPFL

ZÚR JMK 2016 – celkový odhad záborů PUPFL

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

Aktualizace č. 1 ZÚR JMK – celkový odhad záborů PUPFL

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

Aktualizace č. 2 ZÚR JMK – celkový odhad záborů PUPFL

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

Aktualizace č. 3a ZÚR JMK – celkový odhad záborů PUPFL

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

Aktualizace č. 3b ZÚR JMK – celkový odhad záborů PUPFL

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

Kapitola L

Rozhodnutí o námitkách

L. Rozhodnutí o námitkách**ROZHODNUTÍ****o námitkách uplatněných proti návrhu****Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje**

Zastupitelstvo Jihomoravského kraje v souladu se zákonným zmocněním podle § 172 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s § 7 odst. 2 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění účinném k 31.12.2023 ve spojení s § 334a odst. 2 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále souhrnně „stavební zákon“) a na základě návrhu rozhodnutí o námitkách zpracovaného Krajským úřadem Jihomoravského kraje ve smyslu 42 odst. 4 a § 39 odst. 4 stavebního zákona rozhodlo o námitkách uplatněných proti návrhu Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.

Obsah kapitoly:**L.1. Námitky obcí**

Obec Troubsko 115

L.2. Námitky oprávněných investorů

ČEPS, a.s. 135

Povodí Moravy, a.s. 142

Teplárny Brno, a.s. 143

Vodovody a kanalizace Hodonín, a.s. 145

L.1. Námitky obcí

Poř. číslo	O 560	Datum	10.10.2023	Č.j.	JMK 149332/2023
Obec JMK (identifikační údaje)		název obce / ICOB:		obec Troubsko / 584029	
		osoba oprávněná jednat jménem obce:		Mgr. Markéta Bobčíková, starostka	
Adresa / sídlo		Zámecká 150/8, 664 41 Troubsko			

Námitky**Námitky k návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje**

Krajský úřad JMK vydal veřejnou vyhlášku čj. JMK 127778/2023 ze dne 28. 8. 2023, kterou oznámil zveřejnění „návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „A3 ZÚR JMK) a Vyhodnocení vlivů návrhu A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“.

Podavatel jako obec dotčená tímto návrhem podává v souladu s § 37 odst. 2 ve spojení s § 6 odst. 6 písm. d) zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, v platném znění (dále je „stavební zákon“), prostřednictvím rady obce k návrhu A3 ZÚR JMK následující **námitky**:

Vymezením dotčeného území je území Jihomoravského kraje, neboť se jedná o pátevní dopravní infrastrukturu, která má nejen přímé vlivy z hlediska záboru území, hlučnosti a veřejného zdraví, ale i je zde souvislost s ostatními součástmi pátevní dopravní infrastruktury celého kraje.

1. Nebyly posouzeny rozumné varianty VRT v brněnské aglomeraci

Čl. 5/1 závazné Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. 6. 2001 (tzv. „Směrnice SEA“) jednoznačně stanoví, že v procesu SEA **je nutno provést posouzení rozumných variant**. V procesu SEA k A3 ZÚR JMK nebyly varianty identifikovány, i když je známo, že existují. Neveřejné procesy výběru a posuzování variant nelze pokládat za naplnění čl. 5/1 Směrnice SEA.

Pořizovatel ZÚR JMK a jeho aktualizací si byl vědom povinnosti varianty identifikovat, popsat a vyhodnotit. V ZÚR JMK dokonce vymezil z roku 2016 dvě varianty VRT, a to variantu „Řeka“ a variantu „Petrov“, avšak učinil tak pouze formou územních rezerv a konstatoval, že dle stavebního zákona se územní rezervy v SEA neposuzují.

V 1. Aktualizaci ZÚR JMK pořizovatel bez řádného odůvodnění územní rezervu pro variantu „Petrov“ vypustil. Odkazování na výběr polohy brněnského hlavního nádraží je nepřiléhavé z řady důvodů. Nyní má být realizována „zastávka“ pro Brno, byť je honosně nazývána „terminálem VRT“, tak žádným terminálem reálně není. Vymezení plochy pro nové brněnské nádraží v územním plánování na úrovni předpokládané zákonem neproběhlo.

Dálkové železniční koridory nadmístního či dokonce republikového významu se vymezují v ZÚR, a to neproběhlo. Brno také si nepořídilo nový územní plán, který by navazoval na ZÚR JMK, tedy zde není žádné zakotvení v územním plánování.

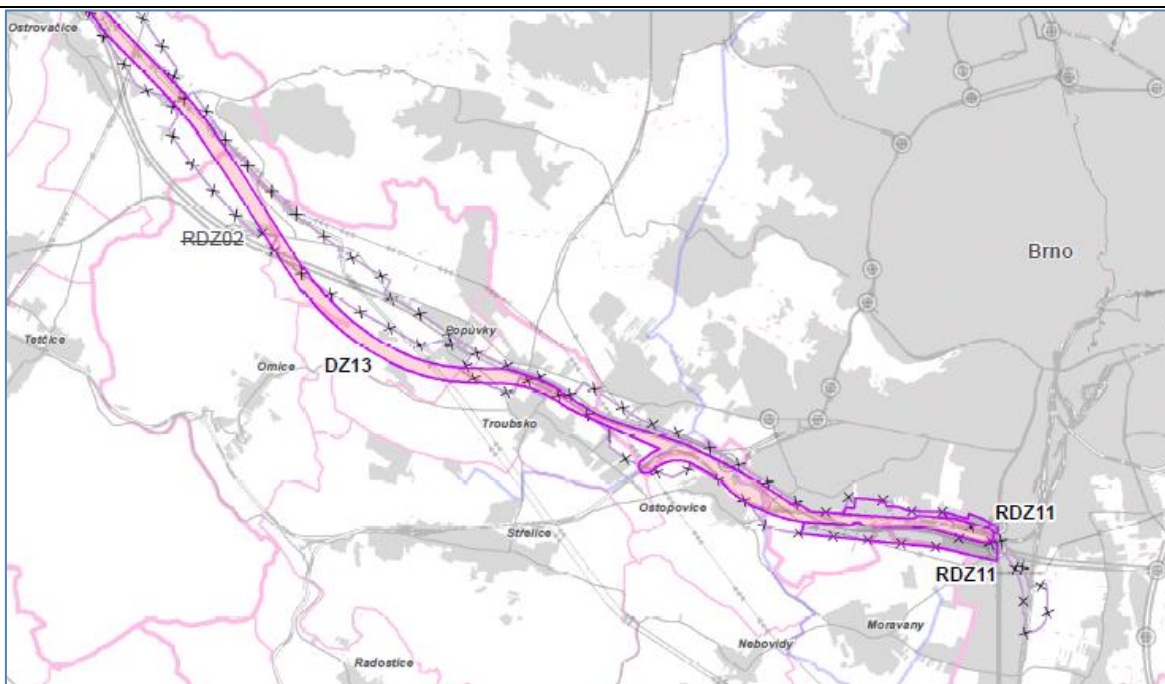
K vymezení koridoru pro VRT v jihomoravském kraji dochází až v A3 ZÚR JMK, a to vytrženě z kontextu, bez vymezení plochy pro nové hlavní brněnské nádraží v ZÚR JMK a bez plného dořešení koridorů nákladní železniční dopravy vázané na toto nové nádraží.

V každém případě měl i pro koridory VRT proběhnout postup dle čl. 5/1 Směrnice SEA, tj. proces identifikace, popisu a vyhodnocení všech známých, tzv. rozumných variant.

Konkrétně měly být posouzeny varianty vymezení koridorů v úseku mezi obcemi Ostrovačice a Brnem a návazností na směry pro Vídeň a Ostravu. Mezi tyto varianty měly být zahrnuty nejen varianty s trasováním VRT přes hustě obydlené území mezi obcemi Troubsko, Ostopovice a městskými částmi Brna, to včetně městské části Brno-Bosonohy (dále označováno jako trasování „jižní“), ale i varianty s tunelovým napojením pod městem Brnem (dále označováno jako trasování „severní“).

Za rozdílné varianty z hlediska územního plánování je nutno pokládat i varianty se stejným průmětem trasy na zemský povrch, ale vykazující odlišný zásah do záboru povrchu území. Tedy varianta povrchová (pozemní, nadzemní) a varianta tunelová (podzemní) jsou z hlediska územně plánovacího odlišnými variantami.

V prostoru jihu Brna a jižní části brněnské aglomerace bylo proto povinností posoudit **minimálně dvě varianty „jižní“**, a to variantu (převážně) povrchovou a variantu (převážně) tunelovou. Zdůrazňuje se, že tyto varianty byly minimálně dvě, nicméně zřejmě mělo být těchto variant posouzeno **několik** s tím, že by byly vzaty v úvahu různé aspekty jako reliéf terénu, geologie a hydrogeologie území, zastavěnost území, vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Je zjevné, že toto se nestalo, a vznikla velmi konfuze situace, kdy v územním plánování je prezentována varianta jedna, **a to bez jednoznačného rozlišení, kde má docházet k zásahu do povrchu území a kde ne.**



O variantách jižních jsou značné pochybnosti, neboť v realitě nejsou plně souladné s žádnou variantou řešení hlavního nádraží v Brně. Nepochybně je problematické, když se hlavní nádraží druhého největšího města **nemá být plnohodnotně integrováno** do hierarchicky nejvyššího koridoru železniční dopravy, do koridorů VRT, a místo toho se spekuluje o tom, že pouze některé „rychlé“ spoje budou zajíždět „po zpětné úvratí“ do nádraží za cca 50 miliard korun a **Brno „dostane“ zastávku u hřbitova**.

Takové „hřbitovní“ řešení neodpovídá významu Brna v ČR. I toto je problém územního plánování a měl být řešen.

Navíc, jak vychází najevo, „**hřbitovní zastávka**“ v Brně nemá „zrovna ideální podmínky“ na napojení na MHD a parkovací plochy a není zrovna jednoduché to z územně plánovacího hlediska zajistit. Její návaznost na regionální a lokální železniční tratě v Jihomoravském kraji je také problematická, což také nebylo v územním plánování na úrovni ZÚR řádně posouzeno.

Navíc se objevují informace, že tyto „jižní“ varianty by vyvolaly nutnost finančně náročné změny v trasování železniční trasy v úseku Brno – Ostopovice – Troubsko - Střelice, tj. úseku, který byl zcela nedávno rekonstruován.

Do problému vstupuje i střet se silniční infrastrukturou (D1, napojení dopravních tras od severu, obchvat Brna-Bosonoh) a zejména je zde střet s již překročenými limity hlučnosti, problém s kumulativními vlivy silniční, železniční a letecké dopravy, problém s vysokými imisemi v ovzduší a velmi významné vlivy na veřejné zdraví hustě urbanizované oblasti. S tímto se územní plánování ani koncepčně nevypořádalo, takže **je sporné, zda varianty „jižní“, zejména ty ne zcela tunelové při průchodu exponovanými oblastmi, lze vůbec pokládat za „rozumné“ ve smyslu čl. 5/1 Směrnice SEA.**

Vedle variant „jižních“, měly být posouzeny minimálně **dvě varianty „severní“**, a to

- a) varianta „Petrov“ a pro severojižní **průjezd „neodsunutým nádražím“** v Brně.
- b) varianta pro severojižní **průjezd** tzv. „odsunutým nádražím“ v Brně.

Odborně zpracovaná řešení obou těchto variant jsou zpracována.

Tato řešení jsou nepochybně variantami „rozumnými“, neb nemají ty negativní aspekty a vlivy jako varianty „jižní“.

Tento typ variant **plně zapojuje brněnské hlavní nádraží a tím i plně slouží městu Brnu a Jihomoravskému kraji** (umožňuje přímé návaznosti VRT a regionální a lokální železniční infrastruktury), **není v konfliktu s hustě urbanizovaným územím Brna, nepochybně má za následek podstatně méně významné kumulativní vlivy, a tím i podstatně nižší negativní vlivy na veřejné zdraví.**

Poznamenává se, že výběr varianty nemůže být výlučnou odpovědností Ministerstva dopravy. To je ze stavebního zákona pouze dotčeným orgánem, který má svoji roli danou tímto zákonem, a tato role **nezahrnuje rozhodování o věcech týkajících se územního plánování.**

Varianty se identifikují, popisují a vyhodnocují v procesech územního plánování, kde primární odpovědnost je jasně dána na orgánech územního plánování a kde se jedná o veřejně probíhající procesy, do kterých vstupují obce a veřejnost.

Žádný z dotčených orgánů, tedy ani Ministerstvo dopravy, nemůže samostatně rozhodnout o tom, že územní plánování bude vedeno invariantně nebo i jen mít „monopol“ na navrhování variant. V procesech územního plánování, a to i při identifikaci rozumných variant mají svoji roli i dotčené obce a dotčená veřejnost.

Jak je známo i z legislativní činnosti státu, Směrnice SEA **nebyla plně transponována do národní legislativy**, a tedy vzhledem k uplynutí lhůty pro její transpozici mají obce a občané právo se domáhat její přímé aplikace, jejího bezprostředního účinku, resp. tzv. eurokonformního výkladu.

To, že tato Směrnice nebyla řádně transponována, bylo konstatováno též v důvodové zprávě k návrhu zákona č. 403/2020 Sb., který s účinností od 1. 1. 2021 novelizoval ustanovení § 19 odst. 2 stavebního zákona. Toto ustanovení po úpravě § 16 odst. 2 stavebního zákona odkazuje na **povinnost provést vyhodnocení různých řešení**: „*vyhodnocení vlivů na životní prostředí, ve kterém se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu a rozumná náhradní řešení*“. (nesprávnou je zde terminologie, což bylo úředně objasněno a napraveno – viz níže)–

Je podstatné na tomto místě poukázat na to, že český překlad Směrnice SEA byl zatížen vadou, která mohla vést k její nesprávné aplikaci a vedla i nesprávné terminologii ve stavebním zákoně. **Tato vada byla opravena, což bylo publikováno v Úředním věstníku EU.**

Pro jednoznačnost je tato oprava níže doložena:

C 271/20	CS	Úřední věstník Evropské unie	14.7.2022
OPRAVY			
Oprava směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí			
(Úřední věstník Evropských společenství L 197 ze dne 12. července 2001)			
(Zvláštní vydání v češtině, kapitola 15, svazek 6, s. 157)			
(2022/C 271/14)			
Strana 160, čl. 5 odst. 1:			
místo:	„... ve které se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům...“,		
má být:	„... ve které se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumných variant s přihlédnutím k cílům...“.		

Je současně podstatné zdůraznit, že pro **všechny rozumné varianty** řešení existuje povinnost je

posuzovat přímo v SEA, a to **na stejné úrovni detailnosti**.

Toto dokládá i autentický text Směrnice SEA v angličtině, kde se uvádí „*Where an environmental assessment is required under Article 3(1), an environmental report shall be prepared in which the likely significant effects on the environment of implementing the plan or programme, and reasonable alternatives taking into account the objectives and the geographical scope of the plan or programme, are identified, described and evaluated. The information to be given for this purpose is referred to in Annex I*“. Odkaz na „návrh plánu“ i jeho „rozumné alternativy/varianty“ je v dikci autentického znění uveden **souřadně**, což podtrhuje skutečnost, že nelze o variantách jen nějak omezeně pojednat, ale **musí být, stejně jako návrh plánu, rovnocenně vyhodnoceny** (tj. „*identified, described and evaluated*“).

V této souvislosti se poukazuje na **rozsudek Soudního dvora EU ze dne 10. 9. 2015, Dimos Kropias Attikis, C-473/14**, jehož odst. 50 odkazující i na klíčový čl. 1 Směrnice SEA zní: „*Přitom s ohledem na účel směrnice 2001/42, kterým je zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí, musí být ustanovení omezující oblast působnosti této směrnice, a zejména ustanovení definující opatření, která jsou zamýšlena touto směrnicí, vykládána široce (rozsudek Inter Envrionnement Bruxelles a další, C-567/10, EU:C:2012:159, odst. 37). Jakákoli výjimka z těchto ustanovení, nebo jejich omezení, proto musí být vykládána restriktivně*“ (zvýraznění doplněno podavatelem). Obdobně viz také rozsudek SDEU ze **dne 7. 6. 2018, C-160/17**. Účel Směrnice SEA stanovený v jejím čl. 1 dopadá na způsob, jak je nutno nahlížet na **celou** tuto směrnici, tedy „**široce**“ je třeba vyložit i povinnost vyhodnotit existenci rozumných variant ve zprávě o vlivech na životní prostředí ve smyslu čl. 5 odst. 1 Směrnice SEA.

Tedy podle českého práva, ve vztahu k A3 ZÚR JMK, ve vyhodnocení SEA podle § 37 odst. 1 stavebního zákona a § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí je nutno zahrnout **všechny rozumné varianty, a to nejen jednotlivých koridorů, ale každé koncepce jako celku**. Jejich vyhodnocení musí podle čl. 5/1 Směrnice SEA předcházet jejich určení (identifikace) a takový popis, který umožňuje jejich plnohodnotné vyhodnocení v souladu s požadavky evropské legislativy, tj. střety s předměty ochrany dle legislativy ochrany životního prostředí a krajiny, kumulativní vlivy hluchnosti a znečištění ovzduší na zdraví obyvatel, atd.

Toto požaduje i metodický dokument k implementaci Směrnice SEA¹, kde se explicitně konstatuje, že **Směrnice SEA nečiní rozdíly mezi požadavky na vyhodnocení návrhu plánu a jeho alternativ/variant**. Jak také zdůrazňuje tento metodický dokument, Směrnice SEA je tedy v tomto ohledu **přísnější než Směrnice EIA**. Podrobněji lze uvést, že v bodě 5.6 na str. 24 tohoto dokumentu se uvádí, že „*The studying of alternatives is an important element of the assessment and the Directive calls for a more comprehensive assessment of them than does the EIA Directive.*“, tj. že studium rozumných variant je důležitým prvkem posouzení a směrnice (SEA) požaduje jejich komplexnější posouzení než směrnice EIA. V bodě 5.11 na str. 25 tohoto dokumentu je uvedeno, že povinnost identifikovat, popsat a vyhodnotit rozumné varianty musí být **naplněna v kontextu cílů Směrnice SEA**, mezi něž patří, aby vlivy plánů byly vzaty v úvahu již pro jejich návrh, tj. před schválením plánu. V bodě 5.12 je pak uvedeno, že požadavek Směrnice SEA, aby byly identifikovány, popsány a vyhodnoceny pravděpodobné významné vlivy na životní prostředí, platí pro **koncept plánu i jeho rozumné varianty**. Je zde rovněž zdůrazněno, že na rozdíl od Směrnice EIA vyžaduje **Směrnice SEA, aby vlivy konceptu plánu i všech jeho rozumných variant byly identifikovány, popsány a vyhodnoceny na stejné úrovni detailnosti**. Orgánu odpovědnému za schválení plánu nebo programu a také veřejnosti musí být tedy předloženo vyhodnocení všech variant, aby měly přesný obraz o tom, jaké rozumné varianty existují a proč

¹ Dostupné na <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/7c2796c8-2786-4faf-bafd-e7bb93082b16> resp. na https://ec.europa.eu/environment/archives/eia/pdf/030923_sea_guidance.pdf

některé nejsou doporučovány jako nejlepší řešení. V bodě 5.13 citovaného dokumentu se dále uvádí, že pro územní plány jsou „zřejmými rozumnými variantami“ („*obvious alternatives*“) rozdílná užití území pro specifické účely nebo variantní území pro tyto účely. Pro dlouhodobé plány metodický dokument předpokládá, že budou posouzeny variantní scénáře vývoje a posouzeny jejich vlivy. V bodě 5.14 se pak požaduje, aby se jednalo o realistické varianty, přičemž odůvodněním pro studium rozumných variant je hledání cest k redukci významných negativních environmentálních vlivů navrhovaného plánu či programu.

Z uvedeného je zřejmé, že povinnost posoudit všechny rozumné varianty je povinností pro vyhodnocení vlivů plánů a programů na životní prostředí, kterou nesmí schvalující orgán opomenout ani omezit, neboť takový postup by bránil splnění základního cíle podle čl. 1 Směrnice SEA, tedy **„zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a přispět k zahrnutí úvah o životním prostředí do přípravy a přijetí plánů a programů s cílem podporovat udržitelný rozvoj stanovením, aby v souladu s touto směrnicí některé plány a programy, které mohou mít významný vliv na životní prostředí, podléhaly posouzení vlivů na životní prostředí“.**

Je vhodné zdůraznit, že postup podle Směrnice SEA není jen formálním úkonem, ale plní zásadní úkol, tj. **zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí.**

„Minimalistický postup“ s vyhodnocováním pouze invariantního řešení, jak tomu bylo v minulosti pro některé územní plány, nebo nevyhodnocení koncepčních variant ZÚR JMK pro spojení Brna a Vídně (což požadovaly i rozsudky NSS), byl tedy nepřipustným a přímým porušením čl. 5 odst. 1 a čl. 1 Směrnice SEA a je nepřipustné i pro A3 ZÚR JMK.

Je zde nutnost hledání varianty s minimalizací vlivů na obyvatelstvo. Z tohoto pohledu je možno poukázat na to, že **právě toto řešení je „severní“ trasování VRT nepochybně nepominutelnou rozumnou variantou ve smyslu čl. 5 odst. 1 Směrnice SEA a mělo být posouzeno ve vyhodnocení SEA.**

Povinnost aplikace čl. 5/1 Směrnice pro rozumná variantní řešení je respektována např. i v rozsudcích Krajského soudu v Brně ze dne **26. 11. 2021**, č.j. 67 A 6/2021-133; ze dne 28. 2. 2022, č.j. 67 A 10/2021-918; a ze dne 26. 9. 2022, č. j. 64 A 4/2022 -161.

Lze dodat, že k zásadnímu významu Směrnice SEA z hlediska posuzování variant, a to v porovnání s následně aplikovanou Směrnicí EIA v procesech pro územní rozhodnutí, se vyjádřil NSS v bodě 70 rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. 1 Ao 7 /2011 - 526, kterým byly zrušený tzv. 2. ZÚR JMK z roku 2011, kde NSS zdůraznil, že **„směrnice EIA má přes shodný požadavek na posouzení kumulativních vlivů kvalitativně odlišný předmět regulace: soustředí se na posuzování konkrétních projektů a není konstruována na zohlednění širších souvislostí a na posouzení vlivů koncepčních variant plánů a záměrů ve velkém měřítku. Zde je právě dáno široké pole působnosti posuzování SEA včetně kumulativních a synergických vlivů“.**

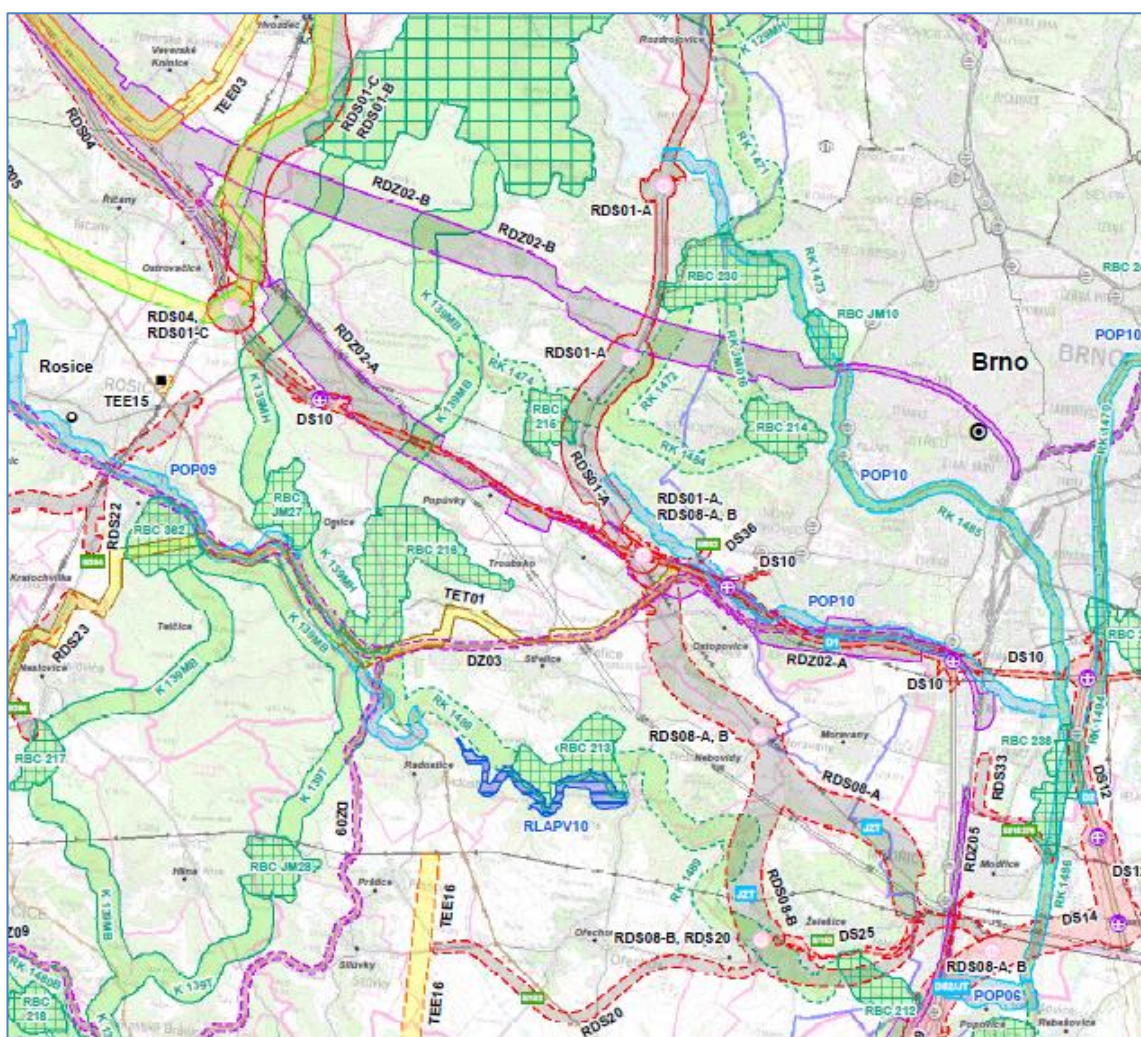
2. Vyhodnocení SEA nelze provádět bez jednoznačného vymezení záměru

K vyhodnocení záměrů musí být tyto popsány natolik, aby jejich vyhodnocení bylo možné. Podle judikatury Nejvyššího správního soudu jsou to právně ZÚR, kde se mají posoudit varianty řešení. Je tedy nepřipustné, aby v A3 ZÚR JMK nebyly záměry VRT vymezeny tak, aby bylo zřejmé, kde má dojít k zásahu do území, a kde je zvoleno řešení tunelové, tedy bez záboru území. Toto jsou zásadní informace, bez nichž není možné varianty řešení posoudit a porovnat.

Toto se v A3 ZÚR JMK nestalo a za této situace jsou A3 ZÚR JMK vadné.

To, že v územním plánování je nutno vycházet z toho, kde dochází a kde nedochází k dotčení povrchu (záboru územní), si byl vědom i pořizovatel ZÚR JMK, když v roce 2016 vymezil územní rezervy tak, že v úsecích předpokládaného tunelového řešení použil zcela jiný zakres do mapového podkladu než v úsecích, kde mělo dojít k záboru povrchu zemského, tedy záboru území.

Je to doloženo výřezem z výkresu I.2 ploch a koridorů z výroku ZÚR JMK z roku 2016:



Toto rozlišení na povrchové a tunelové úseky je na výřezu zjevné, a to nejen pro variantu „Petrov“ (územní rezervu RDZ02-B), ale i pro variantu „Řeka“ (územní rezervu RDZ02-A). Správné by bylo použít zcela jiný symbol pro vymezení tunelových úseků, neb kde k záboru území územním plánováním nedochází, nemá být v územně plánovací dokumentaci ani vymežován koridor v území. Nicméně i z ne zcela formálně korektní grafické reprezentace v ZÚR JMK z roku 2016 je zde jasně rozpoznatelná definice záměru, kde lze rozpoznat úseky tunelové. Za takové situace s vymezením tunelových úseků je již možno uvažovat o provedení SEA, která vyhodnotí vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. V roce 2016 se to však neprovádělo, neb územní rezervy se na základě stavebního zákona a jeho výkladu neposuzovaly.

V A3 ZÚR JMK není však rozlišeno, kde mají být tunelové úseky, tedy vyhodnocení SEA **nebylo možno věrohodně provést** a provedeno **nebylo**.

3. Nebylo provedeno vyhodnocení hlukosti z dopravy (akustické plánování) v rámci územního plánování

V rámci vyhodnocení SEA na úrovni územního plánování bylo povinností pořizovatele provést vyhodnocení vlivů z hlediska hlukosti. Toto nebylo možné odkládat do procesů územního a stavebního řízení.

Hodnocení hlukosti v A3 ZÚR JMK **nesplňuje** zákonné požadavky, **není** provedeno závaznou metodikou, **není** územně specifické, **není** přezkoumatelné, atd.

Podatel dodává, že v souladu se závaznou evropskou legislativou bylo povinností pro

posuzování hlučnosti z dopravy, a to i specificky pro územní plánování, respektovat závaznou evropskou legislativu. Jedná se o tzv. „**akustické plánování**“.

Základním předpisem pro toto posuzování je závazná Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 „o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí“ (dále také „**Směrnice o hodnocení hlučnosti**“).

Preambule Směrnice o hodnocení hlučnosti zdůrazňuje její roli jako základ souboru opatření pro emise, specificky ze silničních a železničních vozidel a infrastruktury, letadel ve venkovním prostředí a také stanovení dlouhodobých opatření. Účelem této Směrnice je **stanovit společné metody hodnocení pro „hluk ve venkovním prostředí“** a při použití harmonizovaných indikátorů určujících hodnoty hluku umožnit porovnání s „mezními hodnotami“ (veřejnoprávními limity stanovenými v národní legislativě).

Směrnice o hodnocení hlučnosti definuje dvě zásadní činnosti relevantní pro posuzování hlučnosti ve venkovním prostředí v oblastech rozsahu sledovaného v územním plánování. V čl. 3 písm. r je obsažena definice tzv. strategické hlukové mapy a čl. 3 písm. u definuje „**akustické plánování**“ jako „řízení postupu při vytváření budoucí akustické situace pomocí plánovaných opatření v rámci územního plánování, inženýrských opatření v oblasti dopravních systémů, plánování dopravy, snižování hluku ochrannými protihlukovými opatřeními a řízením oblasti zdrojů hluku“ (zvýraznění doplněno).

Hodnocení je závaznou Směrnicí o hodnocení hlučnosti dáno formou hlukových indikátorů a **metod hodnocení** (viz čl. 5 a 6 Směrnice a její přílohy), a to s tím, že následně byla vydána závazná Směrnice Komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES). Povinností dle jejího článku 2 je, že „Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 31. prosince 2018“.

Směrnice o hodnocení hlučnosti měla být plně transponována do národní legislativy. Zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, je však **neúplnou transpozicí**. Tento zákon v § 34 odst. 1 stanoví, že „Prováděcí právní předpis upraví hygienické limity hluku a vibrací pro denní a noční dobu, způsob jejich měření a hodnocení“. Tímto předpisem je nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Zde však **není** nijak pojednáno o akustickém plánování, tedy činnosti relevantní pro územní plánování dle závazné Směrnice o hodnocení hlučnosti.

Termín „**akustické plánování**“ je použit pouze v jedné podzákoně normě, a to v bodě 6 přílohy č. 1 k vyhlášce č. 315/2018 Sb., o strategickém hlukovém mapování (tj. v předpise, který provádí ustanovení § 80 odst. 1 písm. s) zákona č. 258/2000 Sb.), která nabyla účinnosti ke dni 20. 12. 2018. **Absentuje zde však specifikace dle Směrnice o hodnocení hlučnosti, že „akustické plánování“ se provádí pro územní plánování.**

Na druhou stranu lze zdůraznit, že tento odkaz na „**akustické plánování**“ je ve správném právním předpise, neb jak strategické hlukové mapování, tak „**akustické plánování**“ mají být založeny na „**společných metodách hodnocení pro „hluk ve venkovním prostředí“**“. V § 1 této vyhlášky se uvádí, že „Tato vyhláška zpracovává příslušné předpisy Evropské unie¹⁾, zároveň navazuje na přímo použitelný předpis Evropské unie⁶⁾ a upravuje mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet pro hluk vytvářený silniční, železniční a leteckou dopravou ...“, v poznámce pod čarou č. 1 je odkaz na Směrnici o hodnocení hlučnosti a Směrnicí Komise (EU) 2015/996.

Vzhledem k tomu, že v ČR nebyl plně naplněn čl. 14 Směrnice o hodnocení hlučnosti ukládající povinnost členským státům EU uvést v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 18. července 2004, jak je ostatně zřejmé z výše uvedeného, mohou se obce a občané dovolávat přímo ustanovení obou předmětných Směrnic, tedy i **provádění „akustického plánování“ pro územní plánování**, a to v souladu se Směrnicí

o hodnocení hlučnosti, a to s aplikací **společných metod hodnocení pro „hluk ve venkovním prostředí“** detailně rozpracovaných na více než 800 stranách Směrnice Komise (EU) 2015/996.

Tento právní rámec nebyl pro A3 ZÚR JMK naplněn, což je právní vadou.

V každém případě v základě hodnocení musí být použity „**společné metody hodnocení pro „hluk ve venkovním prostředí“**“ dle Směrnice o hodnocení hlučnosti. Toto tedy platí, i když vyhodnocování hlučnosti není prováděno podle zákona č. 258/2000 Sb., ale podle přílohy zákona č. 183/2006 Sb., resp. zákona č. 100/2001 Sb.

Bez provedení řádného vyhodnocení SEA, které mělo (resp. přímo muselo) respektovat postupy akustického plánování dle závazné Směrnice komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle Směrnice o hodnocení hlučnosti, je pořízení napadené A3 ZÚR JMK nezákonné, a toto je kvalifikovaným důvodem pro její zrušení.

Výše uvedenou právní problematikou týkající se akustického plánování se zabýval Krajský soud v Brně v rozsudku ze dne 28. 2. 2022, č.j. 67 A 10/2021-918 (viz body 170 a násl.). **Soud akceptoval, že předmětná závazná Směrnice o hodnocení hlučnosti dopadá na územní plánování.**

Pro úplnost se dodává, že v bodě 170 soud uplatnil **výhradu: „Pro účely akustického plánování a vymezení hlukových zón lze podle čl. 5 odst. 3 [Směrnice o hodnocení hlučnosti] používat jiné indikátory než „Lden“ a „Lnight“**“. S touto argumentací se soud následně ztotožnil i v rozsudku ze dne 26. 9. 2022, č. j. 64 A 4/2022 -161 (viz body 72 – 73). Tato argumentace soudu nijak **neovlivňuje** fakt, že předmětná závazná Směrnice o hodnocení hlučnosti **musela být pro pořizování A3 ZÚR JMK respektována.**

Nicméně lze dodat, že tento právní názor soudu je nesprávný, a to jak pro úroveň ZÚR tak i pro úroveň ÚP, a to z následujících důvodů:

- z čl. 5 odst. 3 Směrnice o hodnocení hlučnosti sice vyplývá pro členské státy možnost používat pro akustické plánování jiné indikátory, avšak využití takové možnosti pro postupy podle právních předpisů ČR by předpokládalo **zakotvení této možnosti do obecně závazného právního předpisu, který by odlišné indikátory stanovil.** Muselo by přitom jít o indikátory směřující k naplnění cílů Směrnice. **Česká republika však odlišné hlukové indikátory pro oblast akustického plánování obecně závazným předpisem nestanovila.**
- Stanovení těchto „jiných indikátorů“ by muselo být stanoveno v právním předpise na úrovni zákona nebo novelizací vyhlášky č. 315/2018 Sb., neboť do tohoto právního předpisu již byla (byť neúplně) Směrnice o hodnocení hlučnosti transponována a zde jsou indikátory stanoveny bez výjimek. Výjimka by tedy musela být stanovena v této vyhlášce, resp. v zákoně, ale pak i s novelizací této vyhlášky.
- K výše uvedenému lze zdůraznit, že územní plánování je v České republice procesem, který je stanoven stavebním zákonem a dalšími právními předpisy. Podle názoru podavatele je tedy nepřípustné, aby část tohoto procesu nebyla regulována, tedy probíhala bez opory v závazném právním předpisu.
- Směrnice o hodnocení hlučnosti ve spojení se směrnicí 2015/996 byla do národní legislativy ČR transponována vyhláškou č. 315/2018 Sb. **Není podstatné, že název vyhlášky je zúžen na „Vyhláška o strategickém hlukovém mapování“, podstatné je, že v úvodním ustanovení je jednoznačně uvedeno, že „Tato vyhláška zapracovává příslušné předpisy Evropské unie¹⁾ a upravuje mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet pro hluk vytvářený silniční, železniční a leteckou dopravou ...“**, přičemž v poznámce 1) pod čarou ve vyhlášce je jednoznačný odkaz: „*Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí. Směrnice Komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice*

Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES“. To, že tato vyhláška je relevantní i pro akustické plánování dokládá i odkaz na tuto činnost v bodě 6 její přílohy č. 1 nadepsané „**výpočet hlukových ukazatelů**“ (tento odkaz navazuje na stejně znějící text v závěru části 1 Přílohy I. Směrnice o hodnocení hlučnosti).

- na podporu výše uvedeného lze odkázat i odpověď Ministerstva zdravotnictví ze dne 17. 3. 2021, č.j. MZDR 10090/2021-3/MIN/KAN, na žádost o informace v režimu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím. V této odpovědi ministerstvo neuvedlo, že by v ČR pro akustické plánování bylo stanoveno používat nějaké specifické / odlišné indikátory, ale **naopak odkázalo na indikátory (dle národní terminologie „hlukové ukazatele“) dle vyhl. č. 315/2018 Sb.** Také v odkazu uvedeném v odpovědi jsou obsaženy indikátory identické s indikátory dle Směrnice o hodnocení hlučnosti.
- Lze poukázat i na to, že definice „akustického plánování“ v čl. 3 odst. u) směrnice pro hodnocení hluku nezahrnuje jen územní plánování, ale i „řízení postupu při vytváření budoucí akustické situace pomocí plánovaných opatření v rámci územního plánování, inženýrských opatření v oblasti dopravních systémů, plánování dopravy, snižování hluku ochrannými protihlukovými opatřeními a řízením oblasti zdrojů hluku“. Všechny tyto činnosti na sebe navazující a vzájemně se prolínající (viz např. i stanovení kompenzačních a zmírňujících opatření v územním plánování a vazba na protihluková opatření v rezortu dopravy) logicky musí být hodnoceny s využitím stejných indikátorů.
- Lze odkázat na to, že v rezortu dopravy se používají předmětné identifikátory a metodické postupy jejich určování dle Směrnice Komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 – viz např. regulatorní informace publikované Ředitelstvím silnic a dálnic (ŘSD) – veřejně dostupné na WEBu ŘSD <https://www.rsd.cz/web/guest/technicke-dokumenty/zivotni-prostredi#zalozka-ochrana-pred-hlukem> – tzv. „Manuál 2018“ a jeho opravy a doplňky.
- přílehlavý není ani argument Krajského soudu v Brně v rozsudku ze dne 28. 2. 2022, č.j. 67 A 10/2021-918, podle nějž Směrnice o hodnocení hlučnosti umožňuje použít v některých případech i tzv. doplňkové hlukové indikátory. V příloze I. bod 3 Směrnice o hodnocení hlučnosti **není** uvedena žádná relevantní oblast, která by takové identifikátory umožňovala použít v územním plánování. V každém případě by se jednalo pouze o indikátory doplňkové, tedy ne náhradu za indikátory specifikované v odkazovaných článcích směrnice mající relevanci k územnímu plánování.

Na závěr je nutno zdůraznit, že „**Směrnice Komise (EU) 2015/996** ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES“ **je přímo vykonatelná** v členských státech EU, a tedy není ji tedy třeba vydávat v ČR zvláštním právním předpisem. V době pořizování A3 ZÚR JMK byla tato Směrnice Komise (EU) **platná a účinná**.

4. Nesprávné vyhodnocení kumulativních vlivů

Vyhodnocení kumulativních vlivů v SEA k A3 ZÚR JMK je vadné již proto, že nebylo provedeno řádné posouzení vlivů hlučnosti (viz odůvodnění výše).

Posouzení **kumulativních** vlivů je požadováno přílohou ke stavebnímu zákonu. Jak vyložil NSS v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526, zpracovatel povinen postupovat vždy v souladu se zásadou předběžné opatrnosti – vycházet z nejhorší možné varianty, jak ke kumulaci vlivů může dojít, a zohlednit i takové plánované záměry (činnosti), jejichž realizace je v budoucnu nejistá. Hodnotitel je tedy povinen takovou nejhorší možnou variantu odborně popsat a pak ji na základě fyzikálních principů přezkoumatelným způsobem vyhodnotit a výsledky porovnat s předem stanovenými kritérii pro hodnocení významnosti vlivů.

Vyhodnocení kumulativních vlivů tedy znamená, že musí být vyhodnoceny **všechny vlivy**,

tj. nejen vlivy železniční dopravy, ale i dopravy silniční a letecké, a to nejen pro zdroje emisí (např. hluku) již **existující**, ale i všechny záměry **plánované**, tedy i všechny záměry dle platných ZÚR a dle navrhované A3 ZÚR JMK. Společné vyhodnocení všech těchto vlivů pak vede k výsledku – hodnotám kumulativních vlivů. Hodnotitel je tedy povinen takovou nejhorší možnou variantu odborně popsat a pak ji na základě fyzikálních principů přezkoumatelným způsobem vyhodnotit a výsledky porovnat s předem stanovenými kritérii pro hodnocení významnosti vlivů.

Jak na několika místech uvedl i rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526, jevy je třeba nejen identifikovat, ale posoudit, a to ne jen kvantitativně, ale i **kvantitativně**. Toto vše přitom musí být provedeno **přezkoumatelně** v prováděném procesu, tedy zde při pořizování A3 ZÚR JMK a **v tomto procesu prováděném vyhodnocení SEA**.

To, že se musí jednat o vyhodnocení kvantitativní, stvrzuje i výše odkazovaná Směrnice o posuzování hlučnosti, kde se hodnocení provádí **výlučně kvantitativně**, tj. **numerickými** indikátory.

Tyto **numerické** indikátory musí být porovnány s **numericky** vyjádřenými veřejnoprávními limity a teprve poté lze činit závěry o významnosti negativních vlivů.

Lze dodat, že věc také má zákonný rámec už v zákoně č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, kde v části o Zásadách ochrany životního prostředí je kategoricky v § 11 stanoveno, že „Území **nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení**.“ Přitom v § 12 odst. 2 cit. zákona je hodnocení zatížení vázáno na „**kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností**“, tedy na **kumulativní** a synergické vlivy.

Nelze tedy aprobovat jako přijatelné žádné hodnocení SEA, kde by nebylo hodnocení provedeno plně v souladu s výše uvedenými postupy.

Neobstojí ani vyslovovaná tvrzení, že nařízení vlády a další podzákoné předpisy nezahrnují metodu, jak vyhodnotit kumulativní vlivy železniční dopravy společně s vlivy dopravy silniční a letecké, případně i dalších vlivů. Tento legislativní nedostatek podzákoných předpisů **nemůže překonat zákony stanovenou povinnost hodnotit jevy kumulativní**.

Nelze přehlédnout ani § 12 odst. 1 cit. zákona, kde se stanoví, že „[p]řípustnou míru znečišťování životního prostředí určují mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby **nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí**.“ Požadavek, že nesmí být **ani ohroženo** zdraví lidí jednoznačně znamená, že veřejnoprávní limity jsou zákonné pouze tehdy, pokud je odborně (v souladu s dosaženým stavem poznání) prokázáno, že ani dlouhodobé působení negativních vlivů nesmí zdraví lidí ohrozit.

Vyhodnocení vlivů SEA tak smí vycházet pouze z takových veřejnoprávních limitů, kde je zaručeno, že zdraví lidí nebude ohroženo.

5. Neprovedení územně lokalizovaného posouzení vlivů

Kumulativní posouzení všech vlivů neznamená, že vyhodnocení SEA se má provádět nějak sumárně bez ohledu na to, kde a jak konkrétní negativní jevy mohou působit. Vzhledem k tomu, že je **nutno chránit jedince, občana, člověka**, musí být vyhodnocení SEA provedeno tak, aby obsahovalo **srozumitelné a přezkoumatelné vyhodnocení vlivů na jednotlivá území**, tedy v detailnosti, že vyhodnocení SEA musí obsahovat **identifikaci různě zatížených území a pro každé takové území musí být vyhodnocení provedeno kvantitativně a porovnáno s veřejnoprávními limity** souladnými se zákonem č. 17/1992 Sb., o životním prostředí. Tento principiální přístup je dán i Ústavou České republiky, která každému jednotlivému člověku na území České republiky dává právo na příznivé životní prostředí.

V A3 ZÚR JMK však **nebylo** provedeno **specifické** posouzení vlivů návrhového koridoru na správní

území jednotlivých obcí.

Má-li být vymezení koridorů republikových a nadmístních komunikací na úrovni ZÚR důvěryhodné, musí být prováděno takové vyhodnocování SEA, aby jednotlivé obce a jejich občané zde nacházeli informace, které jsou pro ně specifické. Vyhodnocení SEA desítky km dlouhé trasy nově vymezovaného koridoru se vůbec nezabývalo jejími vlivy na jednotlivé obce, tedy ani na Troubsko. Vyhodnocení SEA pro AZÚR JMK je tak i v tomto směru zcela **nekonkrétní a paušalizované**.

Požadavek na lokalizované posouzení vlivů přitom vychází z ustálené judikatury, například z rozsudku NSS ze dne **20. 5. 2010**, č. j. 8 Ao 2/2010 - 644, publ. pod č. 2106/2010 Sb. NSS, kde je uvedeno že „*Navrhovatelům je však třeba přisvědčit, že předmětné vyhodnocení nepostihuje vlivy na životní prostředí s ohledem na jejich lokalizaci. Právě tato skutečnost se přitom pro vlastní přezkoumatelnost vyhodnocení jeví být zásadní. ... Provedené vyhodnocení tedy nerespektuje požadavky vznesené ministerstvem, neplní účel předmětné právní úpravy, neboť neposkytuje dostatečný odborný podklad pro rozhodování o koncepci a zejména neposkytuje veřejnosti odpovídající množství informací o vlivech koncepce na životní prostředí*“ (shodně viz rozsudek NSS ze dne **27. 1. 2011**, č.j. 7 Ao 7/2010 – 133).

6. Nerespektování stavu a hodnot území, kterým trasa VRT prochází. Nesprávné vyhodnocení (přehlédnutí) konkurence koridorů několika dopravních záměrů v území

Tvrzení uvedené v textové části/odůvodnění A3 ZÚR JMK, konkrétně str. 17 dole, že **A3 ZÚR JMK navrhuje koridor VRT** tak, aby efektivně propojil hlavní centra osídlení **při respektování stavu a hodnot území, kterým prochází, je, ve světle výše uvedeného, zcela liché**.

Stejně tak je třeba hodnotit tvrzení, nacházející se tamtéž, že trasa VRT je z významné části vedena v koordinaci s dalšími dopravními trasami (konvenční železnice, dálnice), neboť právě **konkurence koridorů několika dopravních/investorských záměrů (S43 s MÚK Troubsko, rozšíření dálnice D1, horkovod Dukovany) v dotčeném území obce Troubsko, činí navrhovanou „jižní“ trasu VRT, při předpokladu dodržení premis zákona o ochraně životního prostředí a všech právem zakotvených hlukových limitů, nerealizovatelnou**.

Podatel k tomu vyzdvihuje, že byl oprávněným investorem osloven a byly mu na pracovních schůzkách postupně **představeny tři varianty řešení VRT v dotčeném území obce Troubsko**. **Bohužel se postupem času varianty z pohledu obyvatel obce Troubsko jen zhoršovaly**, od první varianty v tunelu, přes druhou variantu v zářezu až po třetí variantu na povrchu. **Podavatel si zhoršování řešení v dotčeném území své obce vykládá v kontextu mediálně aktuálně probírané ekonomické před náročnosti výstavby VRT tak, že se v území obce Troubsko a navazujícím okolí spoří na úkor kvalitní řešení, odpovídajícího náročnosti zastavěného území a odpovídajícího neuvěřitelné konkurenci několika dopravních/investorských záměrů (S43 s MÚK Troubsko, rozšíření dálnice D1, horkovod Dukovany) v jednom hustě osídleném místě**.

Závěr:

Na základě výše uvedených skutečností je podavatel přesvědčen, že návrh A3 ZÚR JMK v jeho zveřejněné verzi nelze schválit a tento návrh musí být zásadním způsobem přepracován.

Přílohy:

Seznam příloh

1. Technická zpráva k variantě VRT „Průtah vysokorychlostní trati Brnem – podzemní varianta“ – situace km 187 – 211, 09/2023
2. Grafická příloha k variantě VRT „Průtah vysokorychlostní trati Brnem – podzemní varianta, 09/2023 VARIANTA SEVERNÍ – ZAPOJENÍ DO „NÁDRAŽÍ V CENTRU“ (varianta „Petrov“)
3. Grafická příloha k variantě VRT „Napojení vysokorychlostní trati od západu do Brna hl.n v centru“ –

situace km 183 – 205, 09/2011 (vzhledem k velikosti příloh je příloha č. 3 zaslána samostatnou DS jako doplnění Námitek.

Vyhodnocení námitek

Námítka č. 1, nebyly posouzeny rozumné varianty VRT v brněnské aglomeraci, **se zamítá.**

Odůvodnění:

ZÚR JMK ve znění aktualizace č. 1 a 2 stanovují požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí v souladu s Přílohou č. 4 vyhlášky 500/2006 Sb., část I. Obsah zásad územního rozvoje, odst. 1 písm. h): „*stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury*“. V ZÚR JMK mohou být dle výše uvedené citace stanoveny pouze požadavky nadmístního významu, a to v souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona: „*Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územního plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím*“.

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb., přílohy č. 4, textová část ZÚR JMK obsahuje koncepci rozvoje území kraje, určující základní požadavky na jeho účelné a hospodárné uspořádání; tato koncepce může být vyjádřena dle článku I, odstavce (1), písm. h) rovněž: „*stanovením požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury*“. ZÚR JMK pro vybrané záměry dopravní a technické infrastruktury stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci v územně plánovací dokumentaci příslušné obce. Tímto je uplatněn princip subsidiarity, jak je vyjádřen v čl. 4. odst. 3 Evropské charty místní samosprávy, podle kterého „*odpovědnost za věci veřejné obvykle ponesou především ty orgány, které jsou občanu nejbližší*“. ZÚR JMK ponechávají rozhodnutí na nižší stupeň územně plánovací dokumentace, čímž naplňují princip subsidiarity, tedy rozhodování a odpovědnosti za rozvoj území na nejnižším stupni, na němž lze dosáhnout zamýšleného výsledku.

Železniční uzel Brno (ŽÚB) je součástí I. tranzitního železničního koridoru a sítě evropských železničních tratí dle dohody TEN-T (Trans-European Network – Transport). ŽUB představuje rozvětvení a propojení sedmi železničních tratí, nádraží a dalších zařízení dráhy na území města Brna, z nichž tři železniční tratě jsou zařazeny do sítě TEN-T. V souvislosti s přípravou tratí rychlých spojení se předpokládá napojení vysokorychlostních tratí do ŽUB ve třech větvích, a to Praha – Brno, Brno – Břeclav a Brno – Ostrava. Zapojením ŽUB do sítě vysokorychlostních tratí bude vytvořen předpoklad přímé vazby Brna na síť rychlých spojení evropského významu.

Přestavba ŽUB včetně osobního nádraží je dlouhodobě sledována MD ČR a zakotvena v ÚPmB. Cílem přestavby je modernizace průjezdu uzlem s propojením již provedených staveb „Modernizace I. tranzitního železničního koridoru“ ve směru od Břeclavi směrem na Českou Třebovou, a to odstraněním stávajících technických a kapacitních nedostatečností, dosažení parametru přechodnosti (třída zatížení) a prostorové průchodnosti (průjezdný průřez).

Na základě výše uvedených skutečností ZÚR JMK z roku 2016 vymezily variantní koridory územní rezervy zaústění vysokorychlostní tratě ve směru od Prahy (RDZ02-A, RDZ02-B), invariantně ve směru od Břeclavi (RDZ05) až po napojení na stávající kolejovou infrastrukturu v centrální části Brna a ve směru od Ostravy a Přerova ZÚR JMK vymezují varianty územní rezervy pro možné variantní napojení přerovské a vlárské tratě (RDZ04-A, RDZ04-B). Aktualizací č. 1 ZÚR JMK byl v úseku Brno – Šakvice vymezen návrhový koridor VRT ozn. DZ11 a byla vypuštěna územní rezerva VRT RDZ02-B (varianta Petrov). Důvody pro vypuštění územních rezerv souvisejících se zapojením VRT ve variantách B Železničního uzlu Brno (ŽUB) jsou v odůvodnění návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řádně uvedeny. Vláda ČR v usnesení č. 525 ze dne 01.07.2015 k přestavbě železničního uzlu Brno mimo jiné *souhlasí se zpracováním Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, podle níž Ministerstvo dopravy rozhodne o výsledné variantě přestavby železničního uzlu Brno*. Z tohoto usnesení je zřejmé, že rozhodnout o výsledné variantě je v kompetenci Ministerstva dopravy, a to na základě zpracované

studie proveditelnosti. Ministerstvo dopravy prostřednictvím Centrální komise dne 30.05.2018 vybralo variantu řešení přestavby ŽUB. Centrální komise uvedla:

Závěr jednání CK:

- *Centrální komise konstatuje, že všechny předložené projektové varianty prokazují pozitivní hodnoty EIRR a ENPV.*
- *Pro konečný výběr varianty je však zcela zásadní riziko nemožnosti realizace akce z důvodu potřeb změn územně-plánovací dokumentace.*
- *Varianty B tak i přes jejich výhodnost z hlediska finanční analýzy jsou do značné míry ohroženy politickým nesouhlasem se zásadní změnou územně-plánovací dokumentace ze strany města Brna.*
- **Z těchto důvodů Centrální komise upřednostňuje variantu Ab za předpokladu, že:**
 - *SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti.*
 - *Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.*
 - *Technické řešení bude připraveno tak, aby případně umožnilo realizaci SJKD.*

S tímto rozhodnutím byla vláda následně seznámena, dne 10.07.2018 vzala materiál na vědomí, bez přijetí usnesení, a tedy bez námitek. Dle pořizovatele je zřejmé, že výše citovaným závěrem Centrální komise Ministerstva dopravy bylo definitivně rozhodnuto o variantě Ab, dále je již uvedena pouze podmínka, že *SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studiu proveditelnosti.* Pokud by Centrální komise nebyla přesvědčena o definitivním výběru (upřednostnění) varianty Ab, požadovala by v rámci dopracování studie proveditelnosti ŽUB dopracování technicko-ekonomického prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a až potom by rozhodla o výběru varianty.

Zpracovávaná studie proveditelnosti reaguje na rozhodnutí Centrální komise MD o upřednostnění varianty Ab ŽUB, která variantu B odmítla, posuzování variantních tras pro odmítnutou variantu je tedy zbytečné. Před zpracováním studie proveditelnosti ŽUB byly uvažovány na území Jihomoravského kraje dvě rozumné varianty VRT, tj. varianta Petrov a varianta Řeka. Po rozhodnutí Centrální komise o variantě ŽUB je rozumnou variantou pouze jedna, a ta je v ZÚR JMK řešena jako územní rezerva. Správa železnic, jako oprávněný investor podala žádost o vymezení návrhového koridoru jako veřejně prospěšné stavby pro umístění záměru VRT hranice Kraje Vysočina a Jihomoravského kraje – Brno (VRT Vysočina fáze I). Ve své žádosti o aktualizaci ZÚR JMK uvedla, že koridor VRT bude procházet přes katastrální území obcí Domašov, Javůrek, Lesní Hluboké, Zálesná Zhoř, Ostrovačice, Říčany, Říčky, Veverské Knínice, Moravany, Omice, Ostopovice, Popůvky, Troubsko a Brno. K žádosti byly přiloženy grafické přílohy s trasou VRT. K záměru VRT byla zpracována Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav, která byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 25. 1. 2022. Studie proveditelnosti prověřila možnosti vedení vysokorychlostní tratě, posoudila ekonomičnost její výstavby a provozu na ní, základní technické řešení, možnou průchodnost územím a vliv stavby na životní prostředí. K žádosti o aktualizaci přiložila Správa železnic stanovisko MŽP ze dne 26.10.2022. Ve svém stanovisku MŽP uvedlo: „*Navrhovaný obsah AZÚR JMK je předložen jako invariantní, přičemž varianty VRT byly prověřovány v rámci Studie proveditelnosti (doporučena byla varianta SK4-320 s návrhovou rychlostí 320 Km/h). Návrh obsahu AZÚR JMK stanoví rámec pro budoucí povolení záměrů dle přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, a*

to jak svou povahou, rozsahem (velikostí) či požadavky na přírodní zdroje. Navrhovaný koridor VRT je součástí tzv. rychlých spojení, tedy provozně infrastrukturního systému rychlé železnice na území České republiky. Návrh AZÚR JMK bude mít vztah k řadě dokumentů na národní, krajské, ale i regionální a komunální úrovni, jako jsou např. PÚR, Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017, Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR, Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, krajské a městské koncepce týkající se rozvoje dopravní infrastruktury, územní plány dotčených obcí atd. Rovněž bude prověřen vztah AZÚR JMK k cílům ochrany životního prostředí přijatými na vnitrostátní úrovni. Na základě AZÚR JMK dojde především k uspokojení budoucí přepravní poptávky mezi Prahou, Brnem a Břeclaví v rámci dálkové osobní vnitrostátní a mezinárodní dopravy i dopravy mezi dotčenými regiony. Vzhledem k výše uvedenému lze předpokládat, že návrh AZÚR JMK bude mít významný vliv na zlepšení dopravní obslužnosti v dotčeném území a obecně přispěje k udržitelnému rozvoji např. snížením časové náročnosti dopravy či zvýšením flexibility trhu práce. Velkým přínosem bude také potenciální posílení hospodářské soudržnosti mezi jednotlivými evropskými zeměmi a regiony, zlepšení podmínek pro zvýšení mobility obyvatelstva České republiky a zlepšení efektivity a udržitelnosti dopravy. Předkládaný návrh obsahu AZÚR JMK neobsahuje takové změny, které by představovaly významné dopady do oblastí uplatňování práva životního prostředí Evropské unie.“ MŽP ve stanovisku akceptovalo invariantní řešení VRT a současně stanovilo požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení SEA.

Z výše uvedených důvodů je v Aktualizaci č. 3b ZÚR JMK vymezen invariantní koridor pro VRT, který je v souladu s navrhovaným řešením VRT dle studie proveditelnosti.

Pro přestavbu ŽUB ve vnitřním území města Brna platné ZÚR JMK stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci ŽUB v ÚP Brna, a to na základě podrobného technického a ekonomického prověření, včetně dopadů do celkové koncepce dopravní infrastruktury a rozvoje dotčeného sektoru města. Návrh nového ÚPmB celou problematiku ŽUB a souvisejících staveb řeší, navíc ZÚR JMK dle § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, související infrastrukturu by stejně nemohly řešit.

K námitce týkající se zastávky pro Brno:

Terminál VRT Brno je v Aktualizaci č. 3b ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva. V současné době je zpracována „Územní studie umístění dopravního terminálu VRT Brno – Vídeňská“. V územní studii byly prověřeny dvě základní polohy terminálu VRT ve variantě A – východní, přimknutá k ulici Vídeňská a ve variantě B – západní, na rozhraní k.ú. Bohunice a k.ú. Starý Lískovec. Obě varianty byly v územní studii vyhodnoceny jako realizovatelné. Po celkovém hodnocení vychází lépe varianta A, a proto je územní studií doporučována. Rada města Brna preferuje var. A – Vídeňská. Pro územní rezervu se vyhodnocení vlivů na životní prostředí nezpracovává. V příloze č. 3b dokumentace SEA jsou uvedeny informativní údaje k územním rezervám.

Požadavky obce Troubsko na prověřování všech rozumných variant nelze akceptovat. Není možné po dlouholetém prověřování vedení VRT vracet se opět na začátek procesu výběru variant. Vyhodnocování variant VRT došlo do fáze, kdy se postupným zpřesňováním požadavků na vysokorychlostní tratě dospělo k jediné rozumné variantě. Ministerstvo dopravy prostřednictvím Centrální komise dne 30.05.2018 vybralo variantu řešení přestavby ŽUB. Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 25.01.2022. Studie proveditelnosti prověřila možnosti vedení vysokorychlostní tratě, posoudila ekonomičnost její výstavby a provozu na ní, základní technické řešení, možnou průchodnost územím a vliv stavby na životní prostředí.

Pro stavbu VRT Vysočina fáze I Správa železnic v prosinci 2021 vypjala veřejnou zakázku na zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí. Podrobnější dokumentace v přesnějším měřítku prověří možné prostorové umístění. Geologie, hydrologie a další aspekty průchodu územím jsou velmi složité. Úkolem ZÚR JMK je vymezit území (koridor) pro vedení VRT. V měřítku ZÚR JMK nelze předjímat možné technické řešení VRT např. tunelové vedení. Zpracování návrhového koridoru VRT

v ZÚR JMK v prostoru územní rezervy společně se zpracováním podrobnější dokumentace vytváří předpoklad pro úspěšné povolení záměru včetně jeho realizace.

Z vyhodnocení námítky č. 1 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Námítka č. 2, vyhodnocení SEA nelze provádět bez jednoznačného vymezení záměru, **se zamítá.**

Odůvodnění:

K zakreslování tunelových úseků v ZÚR uvádíme, že ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Podle stavebního zákona je koridorem plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy. ZÚR stavbu neumísťují, nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení návrhu ZÚR a SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

K údajnému zakreslení tunelového řešení v ZÚR JMK z roku 2016 pořizovatel uvádí, že návrhové koridory a územní rezervy, tj. včetně VRT, byly zakresleny mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí. Z toho důvodu jsou v grafické části ZÚR JMK vymezeny nepravidelné koridory. Nejedná se tedy o tunelové úseky, jak se domnívá obec Troubsko.

Vyhodnocení SEA hodnotí vymezené koridory, jejich současné a předpokládané vlivy. Jelikož je územní plánování letitý proces, jsou hodnoceny v každé jednotlivé fázi stávající vlivy zdrojů v daném území. Tyto zdroje se v čase mění. Tedy i stávající zátěž v území je v různých etapách územního plánování jiná. Z hlediska vlivů je pak potřeba mít na paměti, že se jedná o předpokládané vlivy. A to z toho důvodu, že v době přípravy ZUR a často ani v době přípravy územních plánů nejsou známa a ani nemohou být konkrétní technická řešení záměrů. Proto v rámci územně plánovacích dokumentací jsou odborným odhadem vytipována území, kde bude potřeba v rámci příprav stavby navrhovat protihluková opatření, která nezvýší stávající hlukovou zátěž nad úroveň platných limitů.

Z vyhodnocení námítky č. 2 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Námítka č. 3, nebylo provedeno vyhodnocení hluchnosti z dopravy (akustické plánování) v rámci územního plánování, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Pro Aktualizaci č. 3b ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, včetně hodnocení vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Pro hodnocení vlivů zásad územního rozvoje a jejich aktualizací nejsou stanoveny specifické zákonné požadavky ani závazné metodiky, týkající se oblasti hluku. Hodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na hlukovou situaci v území tak bylo zpracováno s ohledem na existující obecné metodiky a doporučení, týkající se hodnocení vlivů hluku na lidské zdraví.

Na základě směrnice 2002/49/ES (Environmental Noise Directive – END) probíhá v gesci Ministerstva Zdravotnictví strategické hlukové mapování. Jedná se o proces výpočtu akustické situace v okolí hlavních významných zdrojů hluku za pomoci specializovaného výpočetního software. Tyto analýzy probíhají ve všech zemích Evropské unie v pravidelných pětiletých cyklech. Strategické hlukové mapy byly podkladem pro hodnocení SEA Aktualizace č. 3b ZÚR JMK a jsou uvedeny v kapitole A.3.3. *Lidské zdraví.*

Popis stávající hlukové situace v dotčeném území vychází z hlukových map, které byly 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 povinná pořizovat Strategické hlukové mapy (SHM) a navazující akční plány (vyhláška č. 315/2018 Sb.). Tyto SHM proto mohou být použity jako jeden z výchozích podkladů pro hodnocení hlukové situace při územním plánování (v tomto případě jako součást hodnocení vlivů Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí a lidské zdraví).

Hodnocení předpokládaných vlivů nově navrhovaných a měněných koridorů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na lidské zdraví zahrnuje i hodnocení vlivů na hlukovou zátěž obyvatelstva. 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. Jedná se o směrnici komise (EU) 2020/367, která mění přílohu III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES, pokud jde o stanovení metod hodnocení škodlivých účinků hluku ve venkovním prostředí.

Vyhodnocení vlivů hlukové zátěže na obyvatelstvo v okolí plánovaných záměrů bylo provedeno a je uvedeno v kapitole A.6.2.2. *Vlivy na obyvatelstvo a lidské 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. Vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví bylo provedeno jednak vzhledem k hygienickým limitům jednak z hlediska prokázaných účinků na lidské zdraví. Hodnocení bylo provedeno pro účinky hluku: vysoké obtěžování a vysoké rušení spánku. Pro kvantitativní vyhodnocení vlivů hluku ze silniční a železniční dopravy v řešeném území na lidské zdraví byly použity postupy, stanovené autorizačním návodem SZÚ a vycházející z Annex III Směrnice komise (EU) 2020/367.

Jako podklad pro vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví bylo provedeno posouzení hlukové zátěže pro stav bez provedení protihlukových opatření, které identifikovalo oblasti s pravděpodobným nadlimitním hlukovým zatížením podél vysokorychlostní trati. V těchto lokalitách je nutno vhodnými opatřeními snížit předpokládanou hlukovou zátěž na úroveň hygienického limitu pro hluk. V SEA byla navržena opatření k minimalizaci negativního vlivů hlukové zátěže.

Proces územního plánování se sestává z několika na sebe navazujících kroků, přičemž zásady územního rozvoje jsou pouze jedním z nich. Dalšími kroky jsou územní plány a pak procesy územního rozhodování pro jednotlivé stavby, které již jsou posuzovány na základě přesně daných vstupů jako je např. polohopis, výškopis, protihluková opatření apod. V každém kroku územního plánování se stanovují rozdílné, avšak v souladu s legislativou adekvátní hodnocené parametry, vůči kterým se akustická situace posuzuje.

Hodnocení stávající a předpokládané možné budoucí akustické situace je ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí provedeno převážně na úrovni obcí. Podrobnější hodnocení pak náleží úrovni územním plánům a projektovým dokumentacím územního či stavebního řízení na konkrétní trasování a technické parametry jednotlivých staveb anebo jejich částí. I v těchto krocích lze využít (pokud je to účelné) indikátory posuzující hlukovou zátěž, které vychází nejen ze stávající platné legislativy. V územních plánech konkrétních obcí to je efektivnější nástroj, protože se již řeší jednotlivé funkční využití ploch v podstatně podrobnějším detailu měřítka 1 : 5 000 nebo 1 : 10 000 než v rámci zásad územního rozvoje, které pracují s měřítkem řádově vyšším 1: 100 000.

O dostatečné míře hodnocení vlivů zásad územního rozvoje v oblasti hlukové situace napovídá i dosavadní judikatura soudů ve věci akustického plánování – viz rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 28.2.2022, č.j. 67 A 10/2021-918 a stejného soudu ze dne 26. 9. 2022, č. j. 64 A 4/2022 -161 (viz body 72 – 73).

Argumentace námitky směřuje mimo podrobnost zásad územního rozvoje. V každém kroku územního plánování se stanovují rozdílné, avšak v souladu s legislativou adekvátní hodnocené parametry, vůči kterým se akustická situace posuzuje. Hodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na hlukovou zátěž obyvatelstva bylo zpracováno s ohledem na existující obecné metodiky a doporučení týkající

se hodnocení vlivů hluku na lidské zdraví, a to v míře a detailu, které odpovídají českým i evropským právním předpisům při hodnocení vlivů aktualizací zásad územního rozvoje. Předmětné hodnocení A3a ZÚR JMK i A3b ZÚR JMK bylo provedeno stejnou metodou.

Z vyhodnocení námitky č. 3 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Námitka č. 4, nesprávné vyhodnocení kumulativních vlivů, se zamítá.

Odůvodnění:

K návrhu Aktualizace č. 3b ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz kap. A.6.3 dokumentace SEA. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách. Z kap. A.6.3 a přílohy č. 2 je zřejmé, že se projektant zabýval při vyhodnocení kumulativních vlivů a synergických vlivů záměry v řešeném území. Střet nebo územní blízkost záměrů navrhovaných v Aktualizaci č. 3b ZÚR JMK s ostatními záměry je přehledně uveden v tabulce přílohy č. 4 dokumentace SEA.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: „Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. ... Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí vychází ze způsobu hodnocení záměrů ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí. Krajský soud v Brně v rozsudku ze dne 26. října 2021, č.j. 67 A 6/2021-133 k vymezeným opatřením v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK uvedl: *Navrhovatelům lze dát za pravdu v tom ohledu, že vymezení opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí v rámci SEA i v samotné aktualizaci ZÚR JMK je poměrně obecné. To však zdejší soud nepovažuje za vadu. K podobě kompenzačních opatření vymezených v rámci zásad územního rozvoje se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21.6.2012 tak, že zákon nepožaduje na úrovni zásad územního rozvoje přesná a technicky konkrétní kompenzační opatření na tu kterou část záměru, u něhož dochází ke kumulaci vlivů. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti kompenzovat popsané a zhodnocené kumulativní vlivy ve vztahu ke konkrétně uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického, plánovacího nebo třeba i fiskálního rázu. Kompenzační opatření vymezená v rámci nyní napadené aktualizace ZÚR JMK podle zdejšího soudu uvedené požadavky splňují.*

Hodnocením záměru DZ13 z hlediska hluku se projektant zabýval v kap. A.3.3. Lidské zdraví, Hluková

zátěž obyvatelstva dokumentace SEA uvedl:

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. Naplňováním 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.

Vlivy záměru DZ13 na obyvatelstvo a lidské zdraví jsou uvedeny v kap. A.6.2.2. dokumentace SEA a v kap. A.8. Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí.

Vyhodnocení vlivů A3b ZÚR JMK na životní prostředí vychází ze způsobu hodnocení záměrů ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí. Krajský soud v Brně v rozsudku č.j. 67 A6/2021 ze dne 26. října 2021, kterým zamítl návrh na zrušení části opatření obecné povahy Aktualizace č. 1 ZÚR JMK odkazuje na přílohu č. 1 *Metodické hodnocení dokumentace SEA*. Cit.: „...Obdobná metodologie byla použita při zpracování ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací a zdejší soud ji v rozsudku č.j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20.12.2017 považoval za příkladnou.“

Z vyhodnocení námitky č. 4 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Námítka č. 5, neprovedení územně lokalizovaného posouzení vlivů, se zamítá.

Odůvodnění:

Obec namítá, že nebylo provedeno posouzení vlivů návrhového koridoru na správní území jednotlivých obcí a podpůrně k tomu uvádí výňatek z rozsudku NSS ze dne 20.05.2010, č.j. 8 Ao 2/2010.

K tomu krajský úřad uvádí úplné znění části rozsudku NSS ze dne 20.05.2010, č.j. 8 Ao 2/2010:

Navrhovatelům je však třeba přisvědčit, že předmětné vyhodnocení nepostihuje vlivy na životní prostředí s ohledem na jejich lokalizaci. Právě tato skutečnost se přitom pro vlastní přezkoumatelnost vyhodnocení jeví být zásadní. Odpůrce správně tvrdil, že smyslem vyhodnocení je získat informace ve vztahu k působení SOKP na životní prostředí jako celku. Toto komplexní hodnocení by však mělo být mj. výsledkem posouzení vlivů jednotlivých segmentů stavby SOKP na jednotlivá dotčená území. Je zřejmé, že vlivy liniových staveb se v různých částech území liší a každý úsek SOKP má nutně specifické vlivy na lokální prostředí.

Ostatně, i v tomto případě plyne ze stanoviska ministerstva ze dne 2. 8. 2007, čj. 19763/ENV/07, požadavek zpracovat vyhodnocení jak na úrovni jednotlivých ploch a koridorů, tak vyhodnotit návrh ZÚR jako celek [srov. bod 19, příp. 20 části F) předmětného stanoviska]. Zcela předvídatelně pak ministerstvo označilo ve stanovisku ze dne 20. 10. 2009, čj. 73543/ENV/09, provedené vyhodnocení jako nedostatečné.

Provedené vyhodnocení tedy nerespektuje požadavky vznesené ministerstvem, neplní účel předmětné právní úpravy, neboť neposkytuje dostatečný odborný podklad pro rozhodování o koncepci a zejména neposkytuje veřejnosti odpovídající množství informací o vlivech koncepce na životní prostředí.“

Požadavek na posouzení vlivů návrhového koridoru na jednotlivá správní území obcí je nad rámec zákonných požadavků. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí musí být zpracováno pro jednotlivé vymezené plochy a koridory a také pro návrh ZÚR jako celek.

K návrhu Aktualizace č. 3b ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A

– SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsažena v příloze č. 2 dokumentace SEA Hodnocení záměrů v hodnotících tabulkách.

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Postup hodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP. Tento postup byl při hodnocení Aktualizace č. 3b ZÚR JMK použit. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 *Metodické vysvětlení oddílu A* dokumentace SEA.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Železniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje potenciál snížení emisí z automobilové dopravy převzetím části dopravních výkonů. Negativní vliv pak představuje významné riziko obtěžování hlukem, rušení spánku a narušení faktorů pohody bydlení, v bezprostředním okolí trati též vlivy vibrací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DZ13 VRT (Praha -) hranice kraje - Brno a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Z hodnotících tabulek je zřejmé, že se projektant posouzení vlivů záměru na jednotlivé obce zabýval.

V kap. A.11. „*Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí*“ jsou u záměru DZ13 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky jsou promítnuty do textové části návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK do bodu (129d) do Úkolů pro územní plánování.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí vychází ze způsobu hodnocení záměrů ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí. Krajský soud v Brně v rozsudku č.j. 67 A6/2021 ze dne 26. října 2021, kterým zamítl návrh na zrušení části opatření obecné povahy Aktualizace č. 1 ZÚR JMK odkazuje na přílohu č. 1 „*Metodické hodnocení dokumentace SEA*“, cit.: „...*Obdobná metodologie byla použita při zpracování ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací a zdejší soud ji v rozsudku č.j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20.12.2017 považoval za příkladnou.*“

K požadavku na provedení kvantitativního vyhodnocení a jeho porovnání s veřejnoprávními limity viz citace z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 uvedená ve vyhodnocení námitky č. 4 a také vyhodnocení námitky č. 3.

KrÚ JMK přípisem ze dne 24.04.2024 požádal MŽP o stanovisko SEA k návrhu Aktualizace č. 3b ZÚR JMK, ke kterému přiložil podklady pro vydání stanoviska k návrhu koncepce podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v souladu s § 42b odst. 6 stavebního zákona.

MŽP vydalo k Aktualizaci č. 3b ZÚR JMK dne 23.05.2024 pod č.j. MZP/2024/710/2606 stanovisko (tzv. stanovisko SEA). Kompletní znění stanoviska je uvedeno v kap. E Odůvodnění Aktualizace č. 3b ZÚR JMK.

Stanovisko je souhlasné a neobsahuje žádné požadavky či podmínky vůči výrokové části Aktualizace č. 3b ZÚR JMK. MŽP však ve stanovisku SEA stanovilo dva požadavky, kterými mají být zajištěny minimální možné dopady realizace Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví. Stanovisko SEA k těmto požadavkům mj. uvádí, že jsou *minimalizačními opatřeními projektového*

charakteru náležejícími do fáze projektové přípravy stavby a její realizace, tedy mimo podrobnost aktualizace. Sdělení, jak bylo stanovisko SEA zohledněno je uvedeno v kap. F Odůvodnění Aktualizace č. 3b ZÚR JMK.

Z vyhodnocení námitky č. 5 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Námitka č. 6, nerespektování stavu a hodnot území, kterým trasa VRT prochází, nesprávné vyhodnocení (přehlédnutí) konkurence koridorů několika dopravních záměrů v území, **se zamítá.**

Odůvodnění:

Jak krajský úřad již uvedl k návrhu Aktualizace č. 3b ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz kap. A.6.3 dokumentace SEA. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách. Z kap. A.6.3 a přílohy č. 2 je zřejmé, že se projektant zabýval při vyhodnocení kumulativních vlivů a synergických vlivů záměry v řešeném území. Střet nebo územní blízkost záměrů navrhovaných v Aktualizace č. 3b ZÚR JMK s ostatními záměry je přehledně uveden v tabulce přílohy č. 4 dokumentace SEA.

Z výsledku vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je zřejmé, že navržené dopravní řešení VRT, v podrobnostech náležejících zásadám územního rozvoje, je realizovatelné. Byla navržena dostatečná opatření odpovídající podrobnosti této územně plánovací dokumentace k eliminaci negativních vlivů. Z vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nevyplývá, že by mohlo dojít k takovému dotčení chráněných zájmů, vedoucímu k nerealizovatelnosti záměru.

K variantám řešení VRT krajský úřad uvádí, že dne 18.10.2023 proběhlo jednání na obci Troubsko se zástupci SŽDC, MD, ŘSD a dotčených obcí. Obcím byla představena vizualizace vedení VRT. Zástupci MD a SŽDC informovali zástupce obce Troubsko o důvodech výškového umístění VRT. Výstup z geologického průzkumu území přislíbili obci Troubsko zaslat. ZÚR vzhledem ke své podrobnosti neřeší výškové umístění VRT. Dílčí námitka ke třem variantám umístění trasy VRT předložených obci Troubsko oprávněným investorem je mimo podrobnost ZÚR.

Z vyhodnocení námitky č. 6 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

L.2. Námitky oprávněných investorů

Poř. číslo	OI 02	Datum	10.10.2023	Č.j.	JMK 149440/2023
Oprávněný investor (identifikační údaje)		název / IČ:		ČEPS, a.s. / 25702556	
		druh dotčeného práva		provozovatel přenosové soustavy ČR	
		veřejná technická infrastruktura		elektroenergetika	
Adresa / sídlo		Elektrárenská 774/2, 101 52 Praha 10			
Námitka					
Vymezení území dotčeného námitkou					
V podání nebylo vymezeno.					
Obsah námitky:					
Námitka k návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje podle §39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění					

Vážení,

ČEPS, a.s. provozovatel přenosové soustavy ČR ve smyslu § 24 zákona č. 458/2000 Sb. energetický zákon, oprávněný investor ve smyslu § 23a zákona č. 183/2006 Sb., stavební zákon, vlastník a provozovatel stavby elektroenergetického vedení 400 kV, podává tímto námítku k návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „**návrh Aktualizace ZÚR**“).

Námítka se týká nesouhlasu s územním vymezením navrhovaného koridoru DZ13.

Požadujeme v návrhu Aktualizace ZÚR upravit vymezení koridoru DZ13, aby umožňoval současnou realizovatelnost záměrů VRT a elektroenergetických vedení, případně navrhnout jiné řešení, které by prokazovalo a zaručovalo realizovatelnost záměrů, pro které jsou vymezeny platné koridory TEE03 a TEE23.“

Odůvodnění:

Koridor DZ13 je v podstatné části trasy vymezen v překryvu s koridory pro vedení zvn 400 kV vymezených v platném úplném znění ZÚR Jihomoravského kraje. Na několika místech tento překryv způsobuje zjevnou nerealizovatelnost záměrů republikového významu, pro které jsou v ZÚR Jihomoravského kraje vymezené platné koridory TEE03 a TEE28, v případě, že by byla v koridoru DZ13 realizována vysokorychlostní trať.

Vyhodnocení námítky

Na námítce obsahující nesouhlas s územním vymezením koridoru DZ13 společnost ČEPS, a.s. netrvá, a to na základě dohody dosažené na jednání dne 12.04.2024 mezi ČEPS a.s. a Správou železnic s.o. k vymezení koridoru DZ13, kterou lze považovat za souhlas oprávněného investora ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona.

Odůvodnění:

Vzhledem k tomu, že Zastupitelstvo Jihomoravského kraje dne 22.02.2024 usnesením č. 2465/24/Z23 rozhodlo na základě žádosti Správy železnic, s.o. o rozdělení A3 ZÚR JMK na A3a a A3b, přičemž vymezení koridoru pro záměr DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“ je předmětem řešení A3b ZÚR JMK, pořizovatel konstatuje, že v předmětné námítce oprávněného investora byl k návrhu A3b ZÚR JMK uplatněn nesouhlas s navrženým vymezením koridoru DZ13 s vymezením koridoru DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“.

Ve věci koordinace záměru DZ13 (pro VRT) se záměry TEE03 a TEE28 (pro el. vedení 400 kV) proběhlo dne 12.04.2024 jednání mezi oprávněnými investory, tj. mezi Správou železnic, s.o. a společností ČEPS za účasti pořizovatele A3b ZÚR JMK (OÚP KrÚ JMK) a dotčeného orgánu (MPO). Na jednání se zástupci Správy železnic, s.o. a společnosti ČEPS shodli na tom, že na základě technického řešení z 03/2024 obsaženého v ověřovací studii „Aktualizace UTS V203 – přestavba na 400 kV“ byla prokázána realizovatelnost záměrů VRT (DZ13) a el. vedení 400 kV (TEE03 a TEE23) a bylo potvrzeno navržené vymezení koridoru DZ13 v návrhu A3b ZÚR JMK.

Mezi Správou železnic, s.o. a společností ČEPS, a.s. bylo dosaženo dohody, ze které vyplývá, že záměry DZ13, TEE03 a TEE28 jsou v návrhu A3b ZÚR JMK i v ZÚR JMK ošetřeny dostatečným způsobem a vymezení koridorů pro záměry DZ13, TEE03 a TEE28 není potřeba měnit.

Z těchto důvodů ČEPS, a.s. a rovněž MPO na jednání sdělili, že na nesouhlasu s vymezením koridoru DZ13 nadále netrvají. (viz příložená dohoda o vypořádání stanoviska MPO a záznam z jednání dne 12.04.2024).

Na základě výše uvedeného pořizovatel konstatuje, že oprávněný investor - společnost ČEPS, a.s. na nesouhlasu s vymezením koridoru DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“ nadále netrvá.

Z vyhodnocení námítky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Dohoda o vypořádání stanoviska Ministerstva průmyslu a obchodu k návrhu A3b ZÚR JMK a vyjádření k Vyhodnocení vlivů A3b ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území					
Dotčený orgán		Pořizovatel		Dotčený orgán	Dohodnuté řešení (pokyn pro projektanta)
číslo bodu	Stanovisko	Návrh na vypořádání	Odůvodnění		
stanovisko Ministerstva průmyslu a obchodu (jako DO dle § 39 odst. 2 stavebního zákona)					
Ministerstvo průmyslu a obchodu z hlediska působnosti ve věci ochrany a využívání nerostného bohatství, na základě § 15 odst. 2 zákona č. 44/1988 Sb. o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon) ve znění pozdějších předpisů a jako ústřední orgán státní správy pro energetiku podle § 16 písmeno g) zákona č. 458/2000 Sb. (energetický zákon) ve znění pozdějších předpisů, v součinnosti s § 11 odst. 1 písmeno k) zákona č. 406/2000 Sb. (o hospodaření energií), v souladu s § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů, uplatňuje k návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje (ZÚR) Jihomoravského kraje následující stanovisko: <u>Poznámky pořizovatele Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „A3 ZÚR JMK“):</u> - níže uvedený výrok a odůvodnění týkající se oblasti nerostného bohatství jsou označeny číslem (1) - níže uvedený výrok a odůvodnění týkající se oblasti plynárenství a produktovodů jsou označeny číslem (2) - níže uvedený výrok a odůvodnění týkající se oblasti elektroenergetiky jsou označeny číslem (3) - Ve smyslu § 37 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění účinném k 31.12.2023 ve spojení s 334a odst. 2 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále souhrnné „stavební zákon“) Ministerstvo průmyslu a obchodu (dále také „MPO“) vydává vyjádření k Vyhodnocení vlivů „pořizované ÚPD“ na udržitelný rozvoj území (dále také „VVURU“).					
Oblast ochrany a využití nerostných surovin					
01	S návrhem 3. aktualizace ZÚR Jihomoravského kraje souhlasíme bez připomínek.	K návrhu A3b ZÚR JMK bylo uplatněno souhlasné stanovisko a k VVURU bylo uplatněno souhlasné vyjádření.	Vzhledem k tomu, že Zastupitelstvo Jihomoravského kraje dne 22.02.2024 usnesením č. 2465/24/Z23 rozhodlo na základě žádosti Správy železnic, s.o. o rozdělení A3 ZÚR JMK na A3a a A3b, přičemž vymezení koridoru pro záměr DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“ je předmětem řešení A3b ZÚR JMK, pořizovatel konstatuje, že i k návrhu A3b ZÚR JMK bylo ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněno souhlasné stanovisko a k VVURU bylo ve smyslu	DO s navrženým vypořádáním souhlasí.	Z vyhodnocení výroku č. 1 stanoviska nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

			§ 39 odst. 5 stavebního zákona uplatněno souhlasné vyjádření.		
Oblast plynárenství a produktovodů					
02	S návrhem 3. aktualizace ZÚR Jihomoravského kraje souhlasíme bez připomínek.	K návrhu A3b ZÚR JMK bylo uplatněno souhlasné stanovisko a k VVURU bylo uplatněno souhlasné vyjádření.	dtto	DO s navrženým vypořádáním souhlasí.	Z vyhodnocení výroku č. 2 stanoviska nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.
Oblast elektroenergetiky					
01	S územním vymezením navrhovaného koridoru DZ13 nelze souhlasit z těchto důvodů: Koridor DZ13 je v podstatné části trasy vymezován v překryvu s koridory pro vedení zvn 400 kV vymezených v platném úplném znění ZÚR JMK. Na několika místech tento překryv způsobuje zjevnou nerealizovatelnost záměrů republikového významu, pro které jsou v ZÚR JMK vymezené platné koridory TEE03 a TEE28, v případě, že by byla v koridoru DZ13 realizována vysokorychlostní trať. Proto je nutno upravit vymezení koridoru DZ13, aby umožňoval současnou realizovatelnost záměrů vysokorychlostní trati a elektroenergetických vedení, případně navrhnout jiné řešení, které by prokazovalo a zaručovalo realizovatelnost záměrů, pro které jsou vymezeny koridory TEE03 a TEE23.“	Na nesouhlasu s územním vymezením koridoru DZ13 MPO nadále netrvá, a to na základě dohody dosažené na jednání dne 12.04.2024 mezi ČEPS, a.s. a Správou železnic, s.o. k vymezení koridoru DZ13, kterou lze považovat za souhlasné stanovisko ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona.	Vzhledem k tomu, že Zastupitelstvo Jihomoravského kraje dne 22.02.2024 usnesením č. 2465/24/Z23 rozhodlo na základě žádosti Správy železnic, s.o. o rozdělení A3 ZÚR JMK na A3a a A3b, přičemž vymezení koridoru pro záměr DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“ je předmětem řešení A3b ZÚR JMK, pořizovatel konstatuje, že k návrhu A3b ZÚR JMK byl v předmětném stanovisku MPO uplatněn nesouhlas s navrženým vymezením koridoru DZ13. Ve věci koordinace záměru DZ13 (pro VRT) se záměry TEE03 a TEE28 (pro el. vedení 400 kV), proběhlo dne 12.04.2024 jednání mezi oprávněnými investory, tj. mezi Správou železnic, s.o. a společností ČEPS za účasti pořizovatele A3 ZÚR JMK, potažmo A3b ZÚR JMK (OÚP KrÚ JMK) a dotčeného orgánu (MPO). Na jednání se	DO s navrženým vypořádáním souhlasí.	Z vyhodnocení výroku č. 3 stanoviska nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

			zástupci Správy železnic, s.o. a společnosti ČEPS shodli na tom, že na základě technického řešení z 03/2024 obsaženého v ověřovací studii „Aktualizace UTS V203 – přestavba na 400 kV“ byla prokázána realizovatelnost záměrů VRT (DZ13) a el. vedení 400 kV (TEE03 a TEE23) a bylo potvrzeno navržené vymezení koridoru DZ13 v návrhu A3b ZÚR JMK. Mezi Správou železnic, s.o. a společností ČEPS, a.s. bylo dosaženo dohody, ze které vyplývá, že záměry DZ13, TEE03 a TEE28 jsou v návrhu A3b ZÚR JMK i v ZÚR JMK ošetřeny dostatečným způsobem a vymezení koridorů pro záměry DZ13, TEE03 a TEE28 není potřeba měnit. Z těchto důvodů MPO na jednání sdělilo, že na nesouhlasu s vymezením koridoru DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“ v návrhu A3b ZÚR JMK nadále netrvá (viz příložený záznam).		
--	--	--	---	--	--



Koridory ČEPS x SŽ – Aktualizace ZÚR Jihomoravského kraje

dne 12.4.2024, Online (Teams) schůzka

Účastníci:

ČEPS – p. Mazura,
MPO – p. Havel, Zaplatílek
JMK – p. Janíková, Hamrlová, Děrdová
SŽ – p. Pinkava, Němeček, Sedlák
OMEXOM – p. Legát, Homolka, Prusek
AFRY – p. Dobosz, Ježek, Pfeifer

Zápis z jednání

- Na základě požadavku ČEPS představili zástupci spol. OMEXOM závěry ověřovací studie s názvem „Aktualizace ÚTS V203 – přestavba na 400 kV“ k posouzení koridoru VRT SŽ v rámci pořizované Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (A3b ZÚR JMK) ve vztahu ke koridorům vedení zvn ČEPS – TEE03 a TEE28 vymezeným v ZÚR JMK.
- Studie byla zpracována za účelem ověření, zdali aktuální návrh řešení VRT, na základě, kterého je vymezen koridor DZ13 v A3b ZÚR JMK, nevyvolá potřebu úpravy výše uvedených koridorů pro záměry ČEPS.
- Ze zpracované studie firmou OMEXOM a projednání s ČEPS vyplývá, že navržený koridor DZ13 pro VRT v A3b ZÚR JMK a vymezené koridory TEE03 a TEE28 pro ČEPS v ZÚR JMK zůstávají bez nutnosti jejich dalších úprav. Ve všech kolizních lokalitách byla nalezena technická řešení, které by měla umožnit budoucí realizaci posuzovaných záměrů zvn v rámci platných koridorů. Navržené řešení vyžaduje v některých lokalitách umístění vedení zvn do budoucího OP Dráhy a současně umístění tělesa VRT do OP vedení zvn.
- Na jednání JMK informoval, že má-li být vydána A3b ZÚR JMK na zářijovém zastupitelstvu, potřebuje JMK, aby bylo do konce dubna revokováno negativní stanovisko MPO.
- MPO sdělilo, že na základě výstupů z dnešního jednání není důvodné trvat na nesouhlasu s navrženým koridorem DZ13 a lze uzavřít dohodu mezi JMK a MPO k vypořádání původního negativního stanoviska.
- SŽ potvrdila požadavek ČEPS na dodatečné projednání úprav vyvolaných uvnitř koridoru ČEPS na dotčených obcích (zejména Javůrek a Ostrovačice) za účasti spol. OMEXOM.
- SŽ nebude bránit realizaci investiční činnosti (realizace vvn) ČEPS v OP Dráhy a zároveň ČEPS nebude bránit v realizaci investiční činnosti (realizace VRT) v OP el. vedení dle dohodnutých řešení uvedených v příloze tohoto zápisu.

- V případě, že ze strany SŽ či za strany ČEPS dojde v budoucnu k potřebě úprav dohodnutých řešení, které by mohly mít vliv na záměry druhé strany, budou se o této věci obě strany vzájemně informovat za účelem včasného řešení dané situace.

Zapsal: Ing. arch. Jiří Němeček

Přílohy: Aktualizace ÚTS a Zápis z projednání s ČEPS (zpracovatel OMEXOM)

Poř. číslo	OI 10	Datum	03.10.2023	Č.j.	JMK 145904/2023			
Oprávněný investor (identifikační údaje)	název / IČ:		Povodí Moravy, s.p. / 70890013					
	druh dotčeného práva		správce povodí a vodních toků					
	veřejná technická infrastruktura		vodní hospodářství					
Adresa / sídlo		Dřevařská 932/11, 602 00 Brno						
Námítky: <u>Vymezení území dotčeného námitkami</u> <i>V podání nebylo vymezeno.</i> <u>Obsah námitek:</u> Návrh Aktualizace č. 3 ZÚR Jihomoravského kraje a vyhodnocení jejího vlivu na udržitelný rozvoj území Dne 28.8.2023 jsme obdrželi oznámení o zveřejnění návrhu Aktualizace č.3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (A3 ZÚR JMK) a Vyhodnocení vlivů návrhu A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Předmětem A3 ZÚR JMK jsou na základě návrhu oprávněného investora (Správy železnic, s.o.) tyto záměry: - vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať (VRT) Praha – Brno v úseku hranice kraje – Brno - koridoru VRT Brno – Břeclav v úseku Šakvice – Rakvice a - úpravy koridoru územní rezervy RDZ05 VRT Šakvice – Břeclav – hranice ČR/Rakousko (-Wien). <u>Poznámka pořizovatele A3 ZÚR JMK – níže uvedený text je hodnocen jako Námitka č. 1:</u> Na Povodí Moravy, s.p. jsme návrhu A3 ZÚR JMK i Vyhodnocení vlivů návrhu A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území prostudovali a na základě toho Vám sdělujeme, že k těmto koncepčním materiálům: - jako oprávněný investor nemáme námítky a - jako správce povodí a vodních toků nemáme připomínky <u>Poznámka pořizovatele A3 ZÚR JMK – níže uvedený text je hodnocen jako Námitka č. 2:</u> Vzhledem k tomu, že všechny tři navrhované změny/záměry se mohou dotýkat zájmů vodního hospodářství, především: - přírodě blízkých i technických protipovodňových opatření (mnohá z nich jsou již také obsažena v ZÚR JMK), - Ovlivnění odtokových poměrů – stanovených záplavových území a území se stanoveným protipovodňovým ohrožením a rizikem, - by mohly mít nepříznivý vliv na jakost povrchových a podzemních vod a na stav dotčených vodních útvarů, - by se mohly dotýkat území, ve kterých jsou navržena opatření v aktuálně platných koncepčních dokumentech vodního hospodářství: • Plánu dílčího povodí Dyje 2021-2027 • Plánu pro zvládání povodňových rizik v povodí Dunaje 2021-2027 - případně další zájmy hájené vodním hospodářstvím. požadujeme, aby všechny další kroky v územní a stavební přípravě všech tří navrhovaných								

změn/záměrů byly s Povodím Moravy, s.p. včas konzultovány.

Vyhodnocení námitek

Námítka č. 1:

Souhlas s A3 ZÚR JMK, potažmo s A3b ZÚR JMK bere pořizovatel na vědomí.

Odůvodnění:

Vzhledem k tomu, že k návrhu A3 ZÚR JMK a k VVURU nebyly ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněny žádné námítky, pořizovatel konstatuje, že i k návrhu A3b ZÚR JMK a k VVURU nebyly ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněny žádné námítky.

Z vyhodnocení námítky č. 1 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Námítka č. 2:

Námítce se nevyhovuje.

Odůvodnění:

Námítka obsahuje požadavek procesního charakteru, který není předmětem řešení návrhu A3 ZÚR JMK, tudíž ani A3b ZÚR JMK, nýbrž směřuje k navazující projektové přípravě pro následná povolená řízení.

Z vyhodnocení námítky č. 2 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Poř. číslo	OI 13	Datum	02.10.2023	Č.j.	JMK 145316/2023
Oprávněný investor (identifikační údaje)		název / IČ:		Teplárny Brno, a.s. / 46347534	
		druh dotčeného práva		vlastník a provozovatel	
		veřejná technická infrastruktura		teplovody – horkovod	
Adresa / sídlo		Okružní 828/25, 638 00 Brno			

Námítky

Vymezení území dotčeného námitkou

V podání nebylo vymezeno.

Obsah námitek:

Návrh na doplnění návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

Žádost o úpravu územní působnosti v seznamu oprávněných investorů

Poznámka pořizovatele A3 ZÚR JMK

- níže uvedený text obsahující návrh na doplnění A3 ZÚR JMK je hodnocen jako Námítka č. 1 a 2
- níže uvedený text týkající se žádosti o úpravu v seznamu OI není věcnou námitkou směřující vůči projednávané územně plánovací dokumentaci

Vážení,

jménem **oprávněného investora Teplárny Brno, a.s.**, IČO: 46347534, sídlem Okružní 828/25, 638 00 Brno, v návaznosti na oznámení Krajského úřadu Jihomoravského kraje ze dne 28. 8. 2023, č. j. JMK 127774/2023, sp. zn. S-JMK 159148/2022, o zveřejnění **návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje a Vyhodnocení vlivů návrhu A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území (dále jen „návrh A3 ZÚR JMK“)**, navrhuji **doplnění návrhu A3 ZÚR JMK** následujícím způsobem:

v části D.1.3. Železniční doprava do tabulky „Úkoly pro územní plánování“ doplnit nové písmeno g)

s textem „nutno respektovat koridor TET 01, horkovod Dukovany – Brno a zajistit územní koordinaci“

V odůvodnění návrhu A3 ZÚR JMK v části G.4.6. VRT (Praha-) hranice kraje – Brno (DZ13) na straně 48 za poslední bod „výše uvedené se promítá také do celkově výrazně efektivnějšího a hospodárnějšího technického návrhu VRT“ doplnit nový bod s textem: „koordinace se stavbou horkovodu z elektrárny Dukovany do Brna dle bodu č. 9 Přílohy zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací (liniový zákon)“

Dále Vás žádám o úpravu územní působnosti Tepláren Brno, a.s. v seznamu oprávněných investorů na celé území Jihomoravského kraje.

Vyhodnocení námitek

Teplárny Brno, a.s. uplatnily námitky vůči koridoru DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“ v návrhu A3 ZÚR JMK z důvodů potřeby koordinace předmětného záměru se záměrem TET01 horkovod Dukovany – Brno, pro který je vymezen koridor v ZÚR JMK. Vzhledem k tomu, že Zastupitelstvo Jihomoravského kraje dne 22.02.2024 usnesením č. 2465/24/Z23 rozhodlo na základě žádosti Správy železnic, s.o. o rozdělení A3 ZÚR JMK na A3a a A3b, přičemž vymezení koridoru pro záměr DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“ je předmětem řešení A3b ZÚR JMK, pořizovatel konstatuje, že k návrhu A3b ZÚR JMK a k VVURU byly uplatněny námitky ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona.

Námitka č. 1:

Námitce obsahující požadavek na doplnění úkolů pro územní plánování v bodě (129d) kapitoly D o nové písm. g) ve znění „nutno respektovat koridor TET 01, horkovod Dukovany – Brno a zajistit územní koordinaci“ se vyhovuje tak, že do bodu (129 d) v tabelární části „úkoly pro územní plánování“ bude ve znění úkolu pod písm. b) za slovo „obcí“ doplněn text „a navazující projektové přípravě pro následná povolovací řízení“, slovo „záměrem“ nahrazeno slovem „záměry“ a na konec věty doplněn text „a horkovodu z elektrárny Dukovany“.

Odůvodnění:

Potřeba územní koordinace navrhované VRT a záměrů sledovaných ZÚR JMK ve znění aktualizací 1 a 2 je již obsažena ve znění písm. b) obsaženém v bodě (129b) výrokové části Aktualizace 3a ZÚR JMK. Proto pro vyhovění výše uvedeného požadavku byla zvolena úprava znění písm. b) místo zařazení nového písm. g). Úplné znění písm. b) po navržené úpravě je: „Zajistit územní koordinaci a ochranu koridoru v ÚPD dotčených obcí a navazující projektové přípravě pro následná povolovací řízení, včetně koordinace se záměry I/43, nyní I/73 (MÚK Troubsko) a horkovodu z elektrárny Dukovany“.

Z vyhodnocení námitky č. 1 vyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Námitka č. 2:

Námitce požadující potřebu koordinace záměrů VRT a horkovodu doplnit rovněž do odůvodnění se vyhovuje.

Odůvodnění:

Potřeba územní koordinace navrhované VRT a záměrů sledovaných ZÚR JMK ve znění aktualizací 1 a 2 je již obsažena ve znění písm. b) obsaženém v bodě (129b) výrokové části, který bude doplněn dle vyhodnocení námitky č. 1. Proto bude stejně upravena i část odůvodnění návrhu A3b ZÚR JMK vztahující se k záměru DZ13 VRT (Praha-) hranice kraje – Brno s využitím navrženého doplnění o „koordinaci se stavbou horkovodu z elektrárny Dukovany do Brna, který je stavbou energetické infrastruktury dle liniového zákona“.

Z vyhodnocení námitky č. 2 vyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Podání dále obsahuje žádost „na úpravu územní působnosti Tepláren Brno, a.s. v seznamu oprávněných investorů“, která nesměruje vůči návrhu A3 ZÚR JMK, neboť vedení seznamu oprávněných investorů krajským úřadem není předmětem řešení územně plánovací dokumentace, v tomto konkrétním případě A3 ZÚR JMK, tudíž ani A3b ZÚR JMK.

Institut vedení seznamu oprávněných investorů je samostatnou agendou, která se řídí ustanovením § 29a stavebního zákona včetně náležitostí, které musí splňovat žádost vlastníka, správce nebo provozovatele veřejné technické infrastruktury (v tomto případě Tepláren Brno, a.s.). Pořizovatel o této skutečnosti Teplárny Brno informoval telefonicky. Upozornění, že Teplárny Brno musí podat žádost místně příslušnému úřadu písemně se všemi náležitostmi, bude rovněž zasláno písemně.

Z vyhodnocení žádosti nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Poř. číslo	OI 16	Datum	20.09.2023	Č.j.	JMK 140166/2023
Oprávněný investor (identifikační údaje)		název / IČ:		Vodovody a kanalizace Hodonín, a.s. / 49454544	
		druh dotčeného práva		vlastník a provozovatel	
		veřejná technická infrastruktura		vodovody a kanalizace	
Adresa / sídlo		Purkyňova 2933/2, 695 11 Hodonín			
Námitka <u>Vymezení území dotčeného námitkou</u> <i>V podání nebylo vymezeno.</i> <u>Obsah námitky:</u> Stanovisko: K aktualizaci č. 3 ZÚR JMK sdělujeme: Dle dostupných podkladů, ve kterých je vyznačeno zájmové území dotčené aktualizací č.3, zejména dle výkresové části (A3/I.2, A3/I.4, A3/II.2) lze konstatovat, že aktualizací č.3 ZÚR JMK není dotčena infrastruktura vodovodní a kanalizační sítě společnosti Vodovody a kanalizace Hodonín, a.s. Na základě výše uvedených informací nemáme s předloženým návrhem A3 ZÚR JMK námitek. Společnost Vodovody a kanalizace Hodonín, a. s., se sídlem Purkyňova 2933/2, 695 11 Hodonín, IČO: 49454544, zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Brně, oddíl B, vložka 1168 ke dni 01.01.1994, jako správce osobních údajů informuje subjekt údajů dle GDPR, že veškeré jeho osobní údaje o něm, případně jeho zástupci, budou zpracovávány pouze za účelem vyhotovení tohoto stanoviska. <i>Poznámka:</i> <i>K námitce byl přiložen zveřejněný výkres I.2 „Výkres ploch a koridorů nadmístního významu včetně ÚSES“.</i>					
Vyhodnocení námitky Vzhledem k tomu, že k návrhu A3 ZÚR JMK a k VVURU nebyly ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněny žádné námitky, pořizovatel konstatuje, že i k návrhu A3b ZÚR JMK a k VVURU nebyly ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněny žádné námitky. Z vyhodnocení námitky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.					

POUČENÍ

Proti tomuto rozhodnutí se podle § 172 odst. 5 správního řádu nelze odvolat ani podat rozklad.

Mgr. Jan Grolich
hejtman Jihomoravského kraje

Počet listů rozhodnutí: 34 stran

Počet příloh/listů příloh: 0/0

Kapitola M

Vyhodnocení připomínek

M. Vyhodnocení připomínek

Podle § 39 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění účinném ke dni 31.12.2023 ve spojení s § 334a odst. 2 zákona č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů (dále souhrnně „stavební zákon“), mohou námitky proti návrhu zásad územního rozvoje podat pouze obce v řešeném území a obce sousedící s tímto územím (dále také „dotčené obce“), vlastník, správce nebo provozovatel veřejné dopravní nebo veřejné technické infrastruktury (dále také „oprávněný investor“) a zástupce veřejnosti. Jakýkoli jiný subjekt může vůči návrhu zásad územního rozvoje uplatnit pouze své připomínky. Z tohoto důvodu bylo každé podání subjektu odlišného od dotčené obce, oprávněného investora nebo zástupce veřejnosti, směřující vůči návrhu Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „A3b ZÚR JMK“) vypořádáno jako připomínka, ať už bylo míněno nebo nazváno jakkoliv.

Připomínky uplatněné k návrhu A3 ZÚR JMK věcně brojily proti záměru DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“ a proti posouzení vlivů předmětného záměru na životní prostředí (SEA). Vzhledem k tomu, že Zastupitelstvo Jihomoravského kraje dne 22.02.2024 usnesením č. 2465/24/Z23 rozhodlo na základě žádosti Správy železnic, s.o. o rozdělení A3 ZÚR JMK na A3a ZÚR JMK a A3b ZÚR JMK, přičemž vymezení koridoru pro záměr DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“ je předmětem řešení A3b ZÚR JMK, Krajský úřad Jihomoravského kraje konstatuje, že k návrhu A3b ZÚR JMK byly ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněny níže uvedené připomínky.

Krajský úřad Jihomoravského kraje ve smyslu § 42 odst. 4 a § 39 odst. 4 stavebního zákona zpracoval návrh vyhodnocení připomínek uplatněných k návrhu A3b ZÚR JMK.

Připomínky nevedly k úpravě dokumentace A3b ZÚR JMK.

Obsah kapitoly:

M.1. Vyhodnocení připomínek uplatněných k veřejnému projednání návrhu A3b ZÚR JMK ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona

M.1.1. Vyhodnocení připomínek sousedních krajů

Kraj Olomoucký	149
Kraj Vysočina	150

M.1.2 Vyhodnocení připomínek veřejnosti

Připomínky veřejnosti	151
-----------------------------	-----

M.1.1. Vyhodnocení připomínek sousedních krajů

Přehled vyjádření sousedních krajů uplatněných v rámci veřejného projednání k návrhu Aktualizace č. 3 ZÚR JMK včetně jejich vyhodnocení, které se vztahuje k předmětu Aktualizace č. 3b ZÚR JMK – viz níže:

Poř. číslo	SK 02	Datum	09.10.2023	Č.j.	JMK 148219/2023
Sousední kraj	Kraj Olomoucký				
Adresa / sídlo	Krajský úřad Olomouckého kraje odbor strategického rozvoje kraje, oddělení územního plánování Jeremenkova 1191/40a, 779 00 Olomouc				
Připomínka					

Vyjádření k návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor strategického rozvoje kraje, jako orgán územního plánování sousedního kraje, Vám na základě Vašeho oznámení o konání veřejného projednání a po seznámení se s návrhem Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, sděluje, že k návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje nemá žádné připomínky.

Věcná změna se týká záměru vysokorychlostní tratě (VRT) v úsecích hranice kraje Vysočina/Jihomoravský kraj – Brno (VRT Vysočina fáze I) a Šakvice – Rakvice (VRT Jižní Morava) a úpravy koridoru územní rezervy RDZ05 VRT Šakvice – Břeclav - hranice ČR/Rakousko (– Wien), které se nedotýkají hranic Olomouckého kraje a nemají vliv na koncepci obsažené v Zásadách územního rozvoje Olomouckého kraje.

Vyhodnocení připomínky

Vzhledem k tomu, že k návrhu A3 ZÚR JMK a k VVURU nebyly ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněny žádné připomínky, pořizovatel konstatuje, že i k návrhu A3b ZÚR JMK i k VVURU nebyly ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněny žádné připomínky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Poř. číslo	SK 04	Datum	10.10.2023	Č.j.	JMK 149228/2023
Sousední kraj	Kraj Vysočina				
Adresa / sídlo	Krajský úřad odbor územního plánování Žižkova 1882/57, 586 01 Jihlava				

Připomínky**Připomínky k návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje**

Kraj Vysočina, obdržel dne 28. 8. 2023 oznámení o konání veřejného projednání návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, které se konalo dne 3. 10 2023.

V souladu s § 42b odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů, Kraj Vysočina neuplatňuje k projednávané Aktualizaci č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje **žádné připomínky**. Projednávaná Aktualizaci č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje se dotýká území Kraje Vysočina vymezením koridoru vysokorychlostní trati DZ13 VRT hranice kraje – Brno a dále zrušením územní rezervy RDZ01 pro záměr VRT (Praha – Havlíčkův Brod) hranice kraje – Javůrek. Vymezení koridoru i zrušení územní rezervy RDZ01 je v souladu s platnou Politikou územního rozvoje ČR (záměr ŽD4) i s připravovanou Aktualizaci č. 10 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina, jejímž obsahem bude vymezení a zpřesnění koridoru vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha – Poříčany – Brno v souladu s úkoly pro územní plánování obsaženými v PÚR ČR.

Vyhodnocení připomínky

Vzhledem k tomu, že k návrhu A3 ZÚR JMK a k VVURU nebyly ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněny žádné připomínky, pořizovatel konstatuje, že i k návrhu A3b ZÚR JMK i k VVURU nebyly ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona uplatněny žádné připomínky.

Z vyhodnocení připomínky nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

M.1.2. Vyhodnocení připomínek veřejnosti

K záměru DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“, který je předmětem řešení A3b ZÚR JMK a k SEA bylo uplatněno celkem 12 podání veřejnosti ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona, která obsahovala více než jednu připomínku. Většina z celkového počtu 57 jednotlivých připomínek se obsahově překrývala a mnoho z nich bylo uplatněno různými podatelci v téměř totožném znění. Odbor územního plánování Krajského úřadu Jihomoravského kraje (dále také „pořizovatel“) všechny jednotlivé připomínky roztřídil tak, aby bylo možné vybrat a následně vyhodnotit každou obsahově odlišnou připomínku pouze jednou. Pořizovatel v podáních veřejnosti identifikoval pouze 8 obsahově odlišných připomínek. Popsané řešení bylo pořizovatelem zvoleno z důvodu srozumitelnosti a hospodárnosti, přičemž výsledkem je přehledně zorganizovaný dokument, ve kterém je snadné se zorientovat. Vyhodnocení připomínek ve svém úvodu obsahuje tabelární přehled podatelů, za kterým následuje znění všech obsahově odlišných připomínek a jejich vyhodnocení. Každá jednotlivá vyhodnocená připomínka je opatřena pořadovým číslem (1–8), každé vyhodnocené podání je opatřeno kódem (V01–V12).

Přehled podatelů a vyhodnocení připomínek

Poř. číslo	V 01	Datum	08.10.2023 09.10.2023	Č.j.	JMK 148112/2023 JMK 149019/2023
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	<i>anonymizováno</i>		
		Datum narození:			
		Adresa / sídlo			
Poř. číslo	V 02	Datum	08.10.2023 10.10.2023 10.10.2023	Č.j.	JMK 148028/2023 JMK 149268/2023 JMK 149273/2023
Právnícká osoba (identifikační údaje)		název / IČO:	Občané za ochranu kvality bydlení v Brně-Bosonohách, z.s./ 26660407		
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:	paní Libuše Pastuchová, předsedkyně		
		Adresa / sídlo	Pražská 469/29, 642 00 Brno		
Poř. číslo	V 03	Datum	09.10.2023	Č.j.	JMK 148233/2023
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	<i>anonymizováno</i>		
		Datum narození:			
		Adresa / sídlo			
Poř. číslo	V 04	Datum	09.10.2023	Č.j.	JMK 148641/2023
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	<i>anonymizováno</i>		
		Datum narození:			
		Adresa / sídlo			
Poř. číslo	V 05	Datum	09.10.2023	Č.j.	JMK 148983/2023
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	<i>anonymizováno</i>		
		Datum narození:			
		Adresa / sídlo			
Poř. číslo	V 06	Datum	10.10.2023	Č.j.	JMK 149205/2023
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	<i>anonymizováno</i>		
		Datum narození:			
		Adresa / sídlo			

Poř. číslo	V 07	Datum	10.10.2023 10.10.2023	Č.j.	JMK 149253/2023 JMK 149270/2023
Právnícká osoba (identifikační údaje)		název / IČO:	Občanské sdružení Židenice pro občany, spolek / 27002829		
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:	Ing. Mgr. Dušan Krátký, předseda		
		Adresa / sídlo	Škrochova 3607/22, 615 00 Brno		
Poř. číslo	V 08	Datum	10.10.2023 10.10.2023	Č.j.	JMK 149346/2023 JMK 149349/2023
Právnícká osoba (identifikační údaje)		název / IČO:	Občané za ochranu kvality bydlení a životního prostředí v Troubsku, z.s. / 26986043		
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:	JUDr. Milan Švejda, místopředseda		
		Adresa / sídlo	Hodakova 582/27, 664 41 Troubsko		
Poř. číslo	V 09	Datum	10.10.2023	Č.j.	JMK 149429/2023
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	anonymizováno		
		Datum narození:			
		Adresa / sídlo			
Poř. číslo	V 10	Datum	10.10.2023	Č.j.	JMK 149431/2023
Fyzická osoba (identifikační údaje)		Titul, jméno a příjmení:	anonymizováno		
		Datum narození:			
		Adresa / sídlo			
Poř. číslo	V 11	Datum	10.10.2023 10.10.2023	Č.j.	JMK 149664/2023 JMK 149666/2023
Právnícká osoba (identifikační údaje)		název / IČO:	Pěkný Jih, z.s. / 22725351		
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:	Ing. Oldřich Holas, předseda		
		Adresa / sídlo	Moravanská 159/86, 619 00 Brno		
Poř. číslo	V 12	Datum	10.10.2023	Č.j.	JMK 149693/2023
Právnícká osoba (identifikační údaje)		název / IČO:	Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu / 67010041		
		osoba oprávněná jednat jménem právnické osoby:	RNDr. Miroslav Patrik, statutární zástupce klubu		
		Adresa / sídlo	Cejl 866/50a, 602 00 Brno		
Připomínky					
Krajský úřad JMK vydal veřejnou vyhlášku čj. JMK 127778/2023 ze dne 28. 8. 2023, kterou oznámil zveřejnění „návrhu Aktualizace č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále také „A3 ZÚR JMK) a Vyhodnocení vlivů návrhu A3 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území“. K tomuto návrhu podáváme tyto zásadní-námítky. Vymezením dotčeného území je území Jihomoravského kraje, neboť se jedná o páteřní dopravní infrastrukturu, která má nejen přímé vlivy z hlediska záboru území, hlučnosti a veřejného zdraví, ale i je zde souvislost s ostatními součástmi páteřní dopravní infrastruktury celého kraje. 1. Nebyly posouzeny rozumné varianty VRT v brněnské aglomeraci					

Čl. 5/1 závazné Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. 6. 2001 (tzv. „Směrnice SEA“) jednoznačně stanoví, že v procesu SEA **je nutno provést posouzení rozumných variant**. V procesu SEA k A3 ZÚR JMK nebyly varianty identifikovány, i když je známo, že existují. Neveřejné procesy výběru a posuzování variant nelze pokládat za naplnění čl. 5/1 Směrnice SEA.

Pořizovatel ZÚR JMK a jeho aktualizací si byl vědom povinnosti varianty identifikovat, popsat a vyhodnotit. V ZÚR JMK dokonce vymezil z roku 2016 dvě varianty VRT, a to variantu „Řeka“ a variantu „Petrov“, avšak učinil tak pouze formou územních rezerv a konstatoval, že dle stavebního zákona se územní rezervy v SEA neposuzují.

V 1. Aktualizaci ZÚR JMK pořizovatel bez řádného odůvodnění územní rezervu pro variantu „Petrov“ vypustil. Odkazování na výběr polohy brněnského hlavního nádraží je nepřiléhavé z řady důvodů. Nyní má být realizována „zastávka“ pro Brno na hranici hranice okresu Brno-město, byť je honosně nazývána „terminálem VRT“, tak žádným terminálem reálně není. Vymezení plochy pro nové brněnské nádraží v územním plánování na úrovni předpokládané zákonem neproběhlo.

Dálkové železniční koridory nadmístního či dokonce republikového významu se vymezují v ZÚR, a to neproběhlo. Brno také si nepořídilo nový územní plán, který by navazoval na ZÚR JMK, tedy zde není žádné zakotvení v územním plánování/v ÚPD.

K vymezení koridoru pro VRT v jihomoravském kraji dochází až v A3 ZÚR JMK, a to vytržené z kontextu, bez vymezení plochy pro nové hlavní brněnské nádraží v ZÚR JMK a bez plného dořešení koridorů nákladní železniční dopravy vázané na toto nové nádraží.

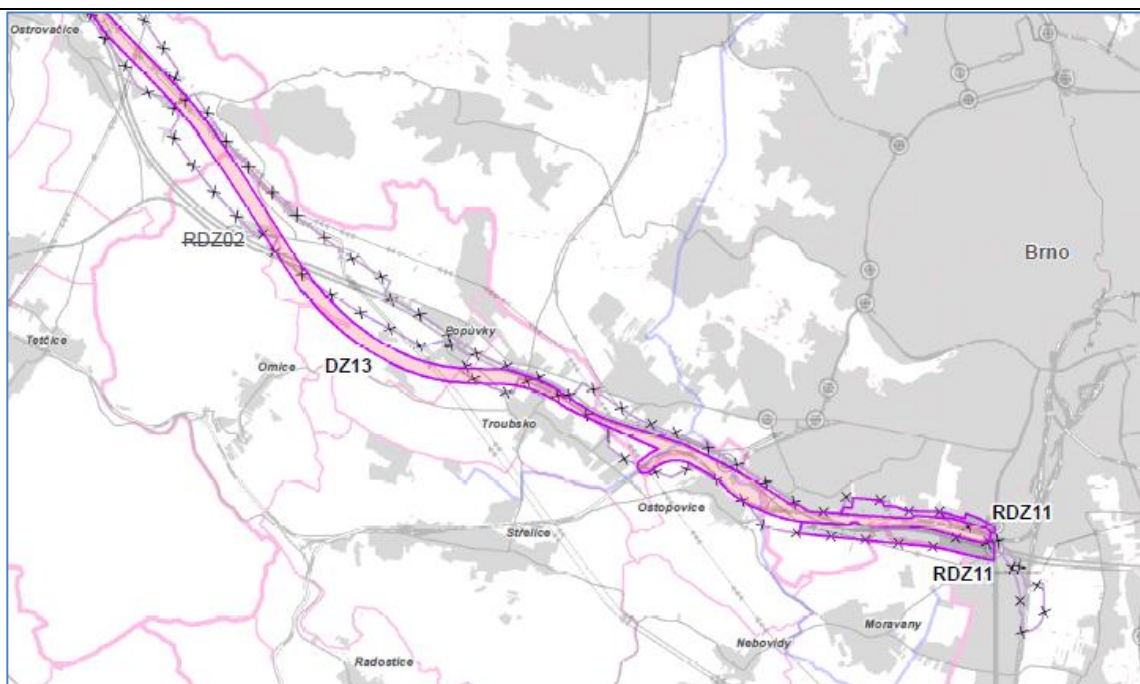
V každém případě měl i pro koridory VRT proběhnout postup dle čl. 5/1 Směrnice SEA, tj. proces identifikace, popisu a vyhodnocení všech známých, tzv. rozumných variant.

Konkrétně měly být posouzeny varianty vymezení koridorů v úseku mezi obcemi Ostrovačice a Brnem a návazností na směry pro Vídeň a Ostravu.

Mezi tyto varianty měly být zahrnuty nejen varianty s trasováním VRT přes hustě obydlené území mezi obcemi Troubsko, Ostopovice a městskými částmi Brna, to včetně městské části Brno-Bosonohy (dále označováno jako trasování „jižní“), ale i varianty s tunelovým napojením pod městem Brnem (dále označováno jako trasování „severní“).

Za rozdílné varianty z hlediska územního plánování je nutno pokládat i varianty se stejným průmětem trasy na zemský povrch, ale vykazující odlišný zásah do záboru povrchu území. Tedy varianta povrchová (pozemní, nadzemní) a varianta tunelová (podzemní) jsou z hlediska územně plánovacího odlišnými variantami.

V prostoru jihu Brna a jižní části brněnské aglomerace bylo proto povinností posoudit **minimálně dvě varianty „jižní“**, a to variantu (převážně) povrchovou a variantu (převážně) tunelovou. Zdůrazňuje se, že tyto varianty byly minimálně dvě, nicméně zřejmě mělo být těchto variant posouzeno **několik** s tím, že by byly vzaty v úvahu různé aspekty jako reliéf terénu, geologie a hydrogeologie území, zastavěnost území, vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Je zjevné, že toto se nestalo, a vznikla velmi konfušní situace, kdy v územním plánování je prezentována varianta jedna, **a to bez jednoznačného rozlišení, kde má docházet k zásahu do povrchu území a kde ne.**



O variantách jižních jsou značné pochybnosti, neboť v realitě nejsou plně souladné s žádnou variantou řešení hlavního nádraží v Brně. Nepochybně je problematické, když hlavní nádraží druhého největšího města nemá být plnohodnotně integrováno do hierarchicky nejvyššího koridoru železniční dopravy, do koridorů VRT, a místo toho se spekuluje o tom, že pouze některé „rychlé“ spoje budou zajíždět „po zpětné úvratí“ do nádraží za cca 50 miliard korun a Brno „dostane“ zastávku u hřbitova/na Vídeňské ulici, kde budou nuceni cestující přeseďat na vlakové spojení do Brna nádraží, kde bude umožněno napojení na síť místní hromadné dopravy osob.

Takové „hřbitovní“ řešení neodpovídá významu Brna v ČR. I toto je problém územního plánování a měl být řešen. Současně tak není zpracováno a posouzeno napojení na další vlakové spoje vyjíždějící z této „hřbitovní zastávky“ směr Blansko, Znojmo, Tišnov či Střelice či autobusové spoje po okolí Brna. Tak rozsáhlá investice v podobě VRT a miliardové investice do nového nádraží v Brně (až pod Petrovem nebo v odsunuté poloze) je krajně problematická, a tyto možnosti pokračovat do konečné destinace by mělo být v územním plánování na úrovni ZÚR řádně zhodnoceno a posouzeno.

Navíc, jak vychází najevo, „hřbitovní zastávka“ v Brně nemá „zrovna ideální podmínky“ na napojení na MHD a parkovací plochy a není zrovna jednoduché to z územně plánovacího hlediska zajistit. Její návaznost na regionální a lokální železniční tratě v Jihomoravském kraji je také problematická, což také nebylo v územním plánování na úrovni ZÚR řádně posouzeno.

Navíc se objevují informace, že tyto „jižní“ varianty by vyvolaly nutnost finančně náročné změny v trasování železniční trasy v úseku Brno – Ostopovice – Troubsko – Střelice, tj. úseku, který byl zcela nedávno rekonstruován za více než miliardu Kč.

Do problému vstupuje i střet se silniční infrastrukturou (D1, napojení dopravních tras od severu, obchvat Brna-Bosonoh) a zejména je zde střet s již překročenými limity hluchosti, problém s kumulativními vlivy silniční, železniční a letecké dopravy, problém s vysokými imisemi v ovzduší a velmi významné vlivy na veřejné zdraví hustě urbanizované oblasti ale i významnými omezeními v přístupu do krajiny dané malou propustností území dané D1. S tímto se územní plánování ani koncepčně nevypořádalo, takže je sporné, zda varianty „jižní“, zejména ty ne zcela tunelové při průchodu exponovanými oblastmi, lze vůbec pokládat za „rozumné“ ve smyslu čl. 5/1 Směrnice SEA.

Vedle variant „jižních“, měly být posouzeny minimálně **dvě varianty „severní“**, a to

- a) varianta „Petrov“ a pro severojižní **průjezd „neodsunutým nádražím“** v Brně.
- b) varianta pro severojižní **průjezd** tzv. „odsunutým nádražím“ v Brně.

Odborně zpracovaná řešení obou těchto variant jsou zpracována.

Tato řešení jsou nepochybně variantami "rozumnými", neb nemají ty negativní aspekty a vlivy jako varianty „jižní“.

Tento typ variant **plně zapojuje brněnské hlavní nádraží a tím i plně slouží městu Brnu a Jihomoravskému kraji** (umožňuje přímé návaznosti VRT a regionální a lokální železniční infrastruktury), městskou hromadnou dopravu a dopravu autobusovou do okolních obcí, **není v konfliktu s hustě urbanizovaným územím Brna, nepochybně má za následek podstatně méně významné kumulativní vlivy, a tím i podstatně nižší negativní vlivy na veřejné zdraví.**

Poznamenává se, že výběr varianty nemůže být výlučnou odpovědností Ministerstva dopravy. To je ze stavebního zákona pouze dotčeným orgánem, který má svoji roli danou tímto zákonem, a tato role **nezahrnuje rozhodování o věcech týkajících se územního plánování.**

Varianty se identifikují, popisují a vyhodnocují v procesech územního plánování, kde primární odpovědnost je jasně dána na orgánech územního plánování a kde se jedná o veřejně probíhající procesy, do kterých vstupují obce a veřejnost.

Žádný z dotčených orgánů, tedy ani Ministerstvo dopravy, nemůže samostatně rozhodnout o tom, že územní plánování bude vedeno invariantně nebo i jen mít „monopol“ na navrhování variant. V procesech územního plánování, a to i při identifikaci rozumných variant mají svoji roli i dotčené obce a dotčená veřejnost.

Jak je známo i z legislativní činnosti státu, Směrnice SEA **nebyla plně transponována do národní legislativy**, a tedy vzhledem k uplynutí lhůty pro její transpozici mají obce a občané právo se domáhat její přímé aplikace, jejího bezprostředního účinku, resp. tzv. eurokonformního výkladu.

To, že tato Směrnice nebyla řádně transponována, bylo konstatováno též v důvodové zprávě k návrhu zákona č. 403/2020 Sb., který s účinností od 1. 1. 2021 novelizoval ustanovení § 19 odst. 2 stavebního zákona. Toto ustanovení po úpravě § 16 odst. 2 stavebního zákona odkazuje na **povinnost provést vyhodnocení různých řešení: „vyhodnocení vlivů na životní prostředí, ve kterém se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z politiky územního rozvoje, územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje nebo územního plánu a rozumná náhradní řešení“**. (nesprávnou je zde terminologie, což bylo úředně objasněno a napraveno – viz níže).

Je podstatné na tomto místě poukázat na to, že český překlad Směrnice SEA byl zatížen vadou, která mohla vést k její nesprávné aplikaci a vedla i nesprávné terminologii ve stavebním zákoně. **Tato vada byla opravena, což bylo publikováno v Úředním věstníku EU.**

Pro jednoznačnost je tato oprava níže doložena:

C 271/20	CS	Úřední věstník Evropské unie	14.7.202
OPRAVY Oprava směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (Úřední věstník Evropských společenství L 197 ze dne 12. července 2001) (Zvláštní vydání v češtině, kapitola 15, svazek 6, s. 157) (2022/C 271/14)			
Strana 160, čl. 5 odst. 1: místo: „... ve které se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumná náhradní řešení s přihlédnutím k cílům...“, má být: „... ve které se určí, popíšu a posoudí možné významné vlivy na životní prostředí vyplývající z provádění plánu nebo programu a rozumných variant s přihlédnutím k cílům...“.			

Je současně podstatné zdůraznit, že pro **všechny rozumné varianty** řešení existuje povinnost je posuzovat přímo v SEA, a to **na stejné úrovni detailnosti**.

Toto dokládá i autentický text Směrnice SEA v angličtině, kde se uvádí „*Where an environmental assessment is required under Article 3(1), an environmental report shall be prepared in which the likely significant effects on the environment of implementing the plan or programme, and reasonable alternatives taking into account the objectives and the geographical scope of the plan or programme, are identified, described and evaluated. The information to be given for this purpose is referred to in Annex I*“. Odkaz na „návrh plánu“ i jeho „rozumné alternativy/varianty“ je v dikci autentického znění uveden **souřadně**, což podtrhuje skutečnost, že nelze o variantách jen nějak omezeně pojednat, ale **musí být, stejně jako návrh plánu, rovnocenně vyhodnoceny** (tj. „*identified, described and evaluated*“).

V této souvislosti se poukazuje na **rozsudek Soudního dvora EU ze dne 10. 9. 2015, Dimos Kropias Attikis, C-473/14**, jehož odst. 50 odkazující i na klíčový čl. 1 Směrnice SEA zní: „*Přitom s ohledem na účel směrnice 2001/42, kterým je zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí, musí být ustanovení omezující oblast působnosti této směrnice, a zejména ustanovení definující opatření, která jsou zamýšlena touto směrnicí, vykládána široce* (rozsudek Inter Environnement Bruxelles a další, C-567/10, EU:C:2012:159, odst. 37). **Jakákoli výjimka z těchto ustanovení, nebo jejich omezení, proto musí být vykládána restriktivně**“ (zvýraznění doplněno podatelem). Obdobně viz také rozsudek SDEU ze **dne 7. 6. 2018, C-160/17**. Účel Směrnice SEA stanovený v jejím čl. 1 dopadá na způsob, jak je nutno nahlížet na **celou** tuto směrnici, tedy „**široce**“ je třeba vyložit i povinnost vyhodnotit existenci rozumných variant ve zprávě o vlivech na životní prostředí ve smyslu čl. 5 odst. 1 Směrnice SEA.

Tedy podle českého práva, ve vztahu k A3 ZÚR JMK, ve vyhodnocení SEA podle § 37 odst. 1 stavebního zákona a § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí je nutno zahrnout **všechny rozumné varianty, a to nejen jednotlivých koridorů, ale každé koncepte jako celku**. Jejich vyhodnocení musí podle čl. 5/1 Směrnice SEA předcházet jejich určení (identifikace) a takový popis, který umožňuje jejich plnohodnotné vyhodnocení v souladu s požadavky evropské legislativy, tj. střety s předměty ochrany dle legislativy ochrany životního prostředí a krajiny, kumulativní vlivy hluchosti a znečištění ovzduší na zdraví obyvatel atd.

Toto požaduje i metodický dokument k implementaci Směrnice SEA¹, kde se explicitně konstatuje, že **Směrnice SEA nečiní rozdíly mezi požadavky na vyhodnocení návrhu plánu a jeho alternativ/variant**. Jak také zdůrazňuje tento metodický dokument, Směrnice SEA je tedy v tomto ohledu **přísnější než Směrnice EIA**. Podrobněji lze uvést, že v bodě 5.6 na str. 24 tohoto dokumentu se uvádí, že „*The studying of alternatives is an important element of the assessment and the Directive calls for a more comprehensive assessment of them than does the EIA Directive.*“, tj. že studium rozumných variant je důležitým prvkem posouzení a směrnice (SEA) požaduje jejich komplexnější posouzení než směrnice EIA. V bodě 5.11 na str. 25 tohoto dokumentu je uvedeno, že povinnost identifikovat, popsat a vyhodnotit rozumné varianty musí být **naplněna v kontextu cílů Směrnice SEA**, mezi něž patří, aby vlivy plánů byly vzaty v úvahu již pro jejich návrh, tj. před schválením plánu. V bodě 5.12 je pak uvedeno, že požadavek Směrnice SEA, aby byly identifikovány, popsány a vyhodnoceny pravděpodobné významné vlivy na životní prostředí, platí pro **koncept plánu i jeho rozumné varianty**. Je zde rovněž zdůrazněno, že na rozdíl od Směrnice EIA vyžaduje **Směrnice SEA, aby vlivy konceptu plánu i všech jeho rozumných variant byly identifikovány, popsány a vyhodnoceny na stejné úrovni detailnosti**. Orgánu odpovědnému za schválení plánu nebo programu a také veřejnosti musí být tedy předloženo vyhodnocení všech variant, aby měly přesný obraz o tom, jaké rozumné varianty existují a proč některé nejsou doporučovány jako nejlepší řešení. V bodě 5.13 citovaného dokumentu se dále uvádí, že pro územní plány jsou „zřejmými rozumnými variantami“ („*obvious alternatives*“) rozdílná užití území pro specifické účely nebo variantní území pro tyto účely. Pro dlouhodobé plány metodický dokument předpokládá, že budou posouzeny variantní scénáře vývoje a posouzeny jejich vlivy. V bodě 5.14 se pak požaduje, aby se jednalo o realistické varianty, přičemž odůvodněním pro studium rozumných variant je hledání cest k redukci významných negativních environmentálních vlivů navrhovaného plánu či programu.

Z uvedeného je zřejmé, že povinnost posoudit všechny rozumné varianty je povinností pro vyhodnocení vlivů plánů a programů na životní prostředí, kterou nesmí schvalující orgán opomenout ani omezit, neboť takový postup by bránil splnění **základního cíle** podle čl. 1 Směrnice SEA, tedy „**zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí a přispět k zahrnutí úvah o životním prostředí do přípravy a přijetí plánů a programů s cílem podporovat udržitelný rozvoj stanovením, aby v souladu s touto směrnicí některé plány a programy, které mohou mít významný vliv na životní prostředí, podléhaly posouzení vlivů na životní prostředí**“.

Je vhodné zdůraznit, že postup podle Směrnice SEA není jen formálním úkonem, ale plní zásadní úkol, tj. **zajistit vysokou úroveň ochrany životního prostředí**.

„*Minimalistický postup*“ s vyhodnocováním pouze invariantního řešení, jak tomu bylo v minulosti pro některé územní plány, nebo nevyhodnocení koncepčních variant ZÚR JMK pro spojení Brna a Vídně (což požadovaly i rozsudky NSS), byl tedy nepřijatelným a přímým porušením čl. 5 odst. 1 a čl. 1 Směrnice SEA a je nepřijatelné i pro A3 ZÚR JMK.

Je zde nutnost hledání varianty s minimalizací vlivů na obyvatelstvo. Z tohoto pohledu je možno poukázat na to, že **právě toto řešení je „severní“ trasování VRT nepochybně nepominutelnou rozumnou variantou ve smyslu čl. 5 odst. 1 Směrnice SEA a mělo být posouzeno ve vyhodnocení SEA**.

Povinnost aplikace čl. 5/1 Směrnice pro rozumná variantní řešení je respektována např. i v rozsudcích Krajského soudu v Brně ze dne **26. 11. 2021**, č.j. 67 A 6/2021-133; ze dne 28. 2. 2022, č.j. 67 A 10/2021-918; a ze dne 26. 9. 2022, č. j. 64 A 4/2022–161.

¹ Dostupné na <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/7c2796c8-2786-4faf-bafd-e7bb93082b16> resp. na https://ec.europa.eu/environment/archives/eia/pdf/030923_sea_guidance.pdf

Lze dodat, že k zásadnímu významu Směrnice SEA z hlediska posuzování variant, a to v porovnání s následně aplikovanou Směrnicí EIA v procesech pro územní rozhodnutí, se vyjádřil NSS v bodě 70 rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č. 1 Ao 7 /2011 - 526, kterým byly zrušený tzv. 2. ZÚR JMK z roku 2011, kde NSS zdůraznil, že „směrnice EIA má přes shodný požadavek na posouzení kumulativních vlivů kvalitativně odlišný předmět regulace: soustředí se na posouzení konkrétních projektů a není konstruována na zohlednění širších souvislostí a na posouzení vlivů koncepčních variant plánů a záměrů ve velkém měřítku. Zde je právě dáno široké pole působnosti posuzování SEA včetně kumulativních a synergických vlivů“.

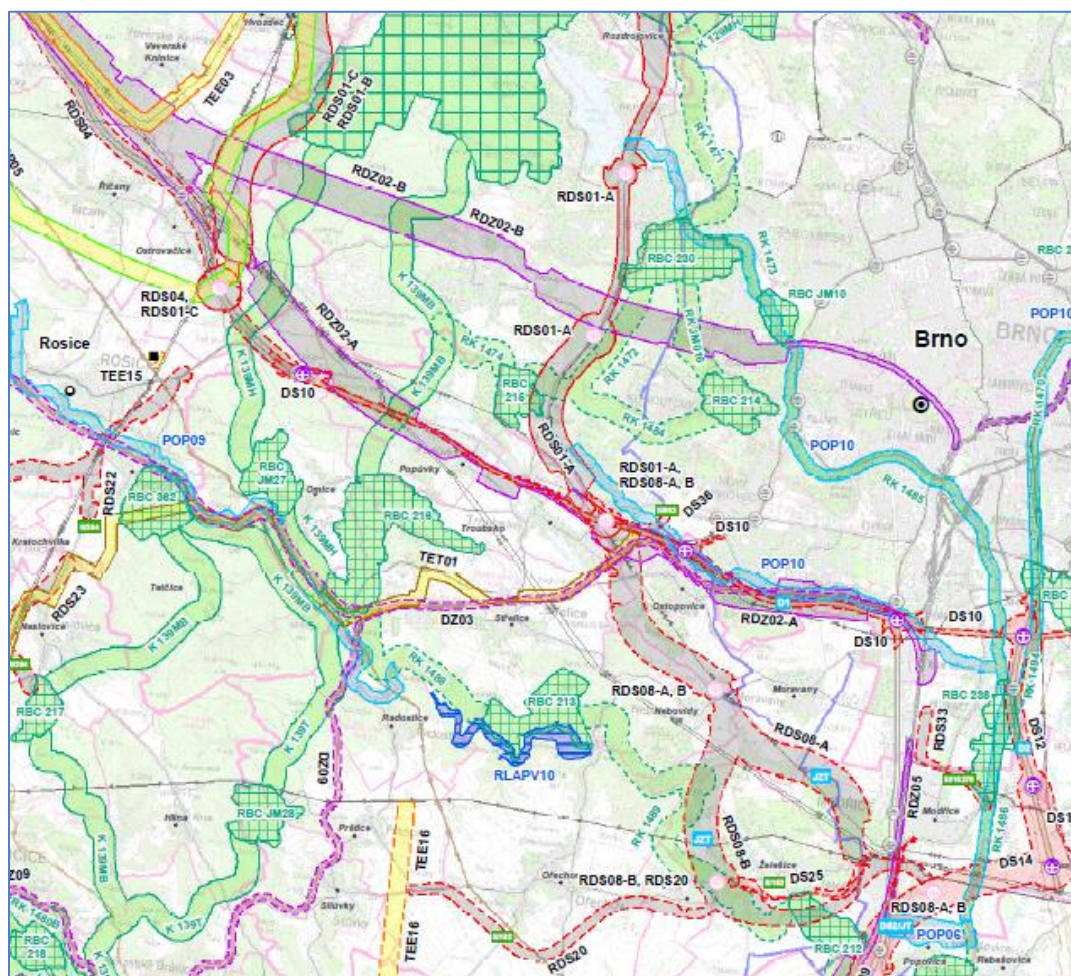
2. Vyhodnocení SEA nelze provádět bez jednoznačného vymezení záměru

K vyhodnocení záměrů musí být tyto popsány natolik, aby jejich vyhodnocení bylo možné. Podle judikatury Nejvyššího správního soudu jsou to právně ZÚR, kde se mají posoudit varianty řešení. Je tedy nepřipustné, aby v A3 ZÚR JMK nebyly záměry VRT vymezeny tak, aby bylo zřejmé, kde má dojít k zásahu do území, a kde je zvoleno řešení tunelové, tedy bez záboru území. Toto jsou zásadní informace, bez nichž není možné varianty řešení posoudit a porovnat.

Toto se v A3 ZÚR JMK nestalo a za této situace jsou A3 ZÚR JMK vadné.

Toho, že v územním plánování je nutno vycházet z toho, kde dochází a kde nedochází k dotčení povrchu (záboru územní), si byl vědom i pořizovatel ZÚR JMK, když v roce 2016 vymežil územní rezervy tak, že v úsecích předpokládaného tunelového řešení použil zcela jiný zakres do mapového podkladu než v úsecích, kde mělo dojít k záboru povrchu zemského, tedy záboru území.

Je to doloženo výřezem z výkresu I.2 ploch a koridorů z výroku ZÚR JMK z roku 2016:



Toto rozlišení na povrchové a tunelové úseky je na výřezu zjevné, a to nejen pro variantu „Petrov“ (územní rezervu RDZ02-B), ale i pro variantu „Řeka“ (územní rezervu RDZ02-A). Správné by bylo použít zcela jiný symbol pro vymezení tunelových úseků, neb kde k záboru území územním plánováním nedochází, nemá být v územně plánovací dokumentaci ani vymežován koridor v území. Nicméně i z ne zcela formálně korektní grafické reprezentace v ZÚR JMK z roku 2016 je zde jasně rozpoznatelná definice záměru, kde lze rozpoznat úseky tunelové. Za takové situace s vymezením tunelových úseků je již možno uvažovat o provedení SEA, která vyhodnotí vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. V roce 2016 se to však neprovádělo, neb územní rezervy se na základě stavebního zákona a jeho výkladu neposuzovaly.

V A3 ZÚR JMK není však rozlišeno, kde mají být tunelové úseky, tedy vyhodnocení SEA **nebylo možno věrohodně provést** a provedeno **nebylo**. **Jde tedy o zásadní vadu procesu, kterou je nutné napravit.**

3. **Nebylo provedeno vyhodnocení hlučnosti z dopravy (akustické plánování) v rámci územního plánování**

V rámci vyhodnocení SEA na úrovni územního plánování bylo povinností pořizovatele provést vyhodnocení vlivů z hlediska hlučnosti. Toto nebylo možné odkládat do procesů územního a stavebního řízení.

Hodnocení hlučnosti v A3 ZÚR JMK **nesplňuje** zákonné požadavky, **není** provedeno závaznou metodikou, **není** územně specifické, **není** přezkoumatelné atd.

Dodává se, že v souladu se závaznou evropskou legislativou bylo povinností pro posuzování hlučnosti z dopravy, a to i specificky pro územní plánování, respektovat závaznou evropskou legislativu. Jedná se o tzv. „**akustické plánování**“.

Základním předpisem pro toto posuzování je závazná Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 „o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí“ (dále také „**Směrnice o hodnocení hlučnosti**“).

Preambule Směrnice o hodnocení hlučnosti zdůrazňuje její roli jako základ souboru opatření pro emise, specificky ze silničních a železničních vozidel a infrastruktury, letadel ve venkovním prostředí a také stanovení dlouhodobých opatření. Účelem této Směrnice **je stanovit společné metody hodnocení pro „hluk ve venkovním prostředí“** a při použití harmonizovaných indikátorů určujících hodnoty hluku umožnit porovnání s „mezními hodnotami“ (veřejnoprávními limity stanovenými v národní legislativě).

Směrnice o hodnocení hlučnosti definuje dvě zásadní činnosti relevantní pro posuzování hlučnosti ve venkovním prostředí v oblastech rozsahu sledovaného v územním plánování. V čl. 3 písm. r) je obsažena definice tzv. strategické hlukové mapy a čl. 3 písm. u) definuje „**akustické plánování**“ jako „řízení postupu při vytváření budoucí akustické situace pomocí plánovaných opatření v rámci územního plánování, inženýrských opatření v oblasti dopravních systémů, plánování dopravy, snižování hluku ochrannými protihlukovými opatřeními a řízením oblasti zdrojů hluku“ (zvýraznění doplněno).

Hodnocení je závaznou Směrnicí o hodnocení hlučnosti dáno formou hlukových indikátorů a **metod hodnocení** (viz čl. 5 a 6 Směrnice a její přílohy), a to s tím, že následně byla vydána závazná Směrnice Komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES). Povinností dle jejího článku 2 je, že „Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 31. prosince 2018“.

Směrnice o hodnocení hlučnosti měla být plně transponována do národní legislativy. Zákon 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, je však **neúplnou transpozicí**. Tento zákon v § 34 odst. 1 stanoví, že „Prováděcí právní předpis upraví hygienické limity hluku a vibrací pro denní

a noční dobu, způsob jejich měření a hodnocení“. Tímto předpisem je nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Zde však **není** nijak pojednáno o akustickém plánování, tedy činnosti relevantní pro územní plánování dle závazné Směrnice o hodnocení hlučnosti. Podatel je si vědom, že nv 272/2011Sb bylo aktualizováno a v současnosti je nahrazeno nv 433/2022Sb. Nicméně toto nařízení vlády bylo napadeno skupinou senátorů a bylo označeno jako ústavně nekonformní a rozporuplné s platnými zákony ČR, např. se zákonem č. 17/1992Sb v § 11 a 12, ale i s předpisy EU konkrétně s článkem 191 odst. 1 a 2 SFRU. Jsou-li mezní limity označeny jako limity, které nezajišťují ochranu zdraví a nezajistí právo na soukromý a rodinný život a nedotknutelnost majetku, je v územním plánu nutno ověřit, zda mezní akustické limity od všech schválených záměrů i těch, který je méně pravděpodobný, tak aby **dosažená hlučnost ve vnějších prostorech staveb od všech zdrojů zajistila s dostatečnou rezervou i splnění vnitřních limitů hlučnosti v chráněných prostorech domů v posuzovaném územím**, tak aby byly navržené záměry realizovatelné. Neboť do aktualizace nv 272/2011Sb platila zásada, že stavebník je povinen zajistit splnění vnitřních hlukových limitů do hodnot 60/50 dB ve vnějších prostorech stavby (úrovně, které nastanou po odebrání limitů SHZ). Od 1.7.2023 platí zásada, že veškeré stavby musí být zajištěny neprůzvučností takovou, aby byl vnitřní hlukový limit zajištěn i při hodnotách hlučnosti ve vnějších prostorů staveb do hodnoty 68/58 dB ze všech zdrojů, přičemž vnitřní hlukové limity se při splnění vnějších hlukových limitů neposuzují.

Termín **„akustické plánování“** je použit pouze v jedné podzákoně normě, a to v bodě 6 přílohy č. 1 k vyhlášce č. 315/2018 Sb., o strategickém hlukovém mapování (tj. v předpise, který provádí ustanovení § 80 odst. 1 písm. s) zákona č. 258/2000 Sb.), která nabyla účinnosti ke dni 20. 12. 2018. **Absentuje zde však specifikace dle Směrnice o hodnocení hlučnosti, že „akustické plánování“ se provádí pro územní plánování.**

Na druhou stranu lze zdůraznit, že tento odkaz na „akustické plánování“ je ve správném právním předpise, neb jak strategické hlukové mapování, tak „akustické plánování“ mají být založeny na „**společných metodách hodnocení pro „hluk ve venkovním prostředí“**“. V § 1 této vyhlášky se uvádí, že „Tato vyhláška zapracovává příslušné předpisy Evropské unie¹⁾, zároveň navazuje na přímo použitelný předpis Evropské unie⁶⁾ a upravuje mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet pro hluk vytvářený silniční, železniční a leteckou dopravou ...“, v poznámce pod čarou č. 1 je odkaz na Směrnici o hodnocení hlučnosti a Směrnici Komise (EU) 2015/996.

Vzhledem k tomu, že v ČR nebyl plně naplněn čl. 14 Směrnice o hodnocení hlučnosti ukládající povinnost členským státům EU uvést v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 18. července 2004, jak je ostatně zřejmé z výše uvedeného, mohou se obce a občané dovolávat přímo ustanovení obou předmětných Směrnic, tedy i **provádění „akustického plánování“ pro územní plánování**, a to v souladu se Směrnicí o hodnocení hlučnosti, a to s aplikací **společných metod hodnocení pro „hluk ve venkovním prostředí“**“ detailně rozpracovaných na více než 800 stranách Směrnice Komise (EU) 2015/996.

Tento právní rámec nebyl pro A3 ZÚR JMK naplněn, což je právní vadou, kterou je nutné napravit.

V každém případě v základě hodnocení musí být použity „**společné metody hodnocení pro „hluk ve venkovním prostředí“**“ dle Směrnice o hodnocení hlučnosti. Toto tedy platí, i když vyhodnocování hlučnosti není prováděno podle zákona č. 258/2000 Sb., ale podle přílohy zákona č. 183/2006 Sb., resp. zákona č. 100/2001 Sb.

Bez provedení řádného vyhodnocení SEA, které mělo (resp. přímo muselo) respektovat postupy akustického plánování dle závazné Směrnice komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle Směrnice o hodnocení hlučnosti, je pořízení napadené A3 ZÚR JMK nezákonné, a toto je kvalifikovaným důvodem pro její zrušení.

Výše uvedenou právní problematikou týkající se akustického plánování se zabýval Krajský soud v Brně v rozsudku ze dne 28. 2. 2022, č.j. 67 A 10/2021-918 (viz body 170 a násl.). **Soud akceptoval, že předmětná závazná Směrnice o hodnocení hlučnosti dopadá na územní plánování.**

Pro úplnost se dodává, že v bodě 170 soud uplatnil **výhradu**: „Pro účely akustického plánování a vymezení hlukových zón lze podle čl. 5 odst. 3 [Směrnice o hodnocení hlučnosti] používat jiné indikátory než „Lden“ a „Lnight““. S touto argumentací se soud následně ztotožnil i v rozsudku ze dne 26. 9. 2022, č. j. 64 A 4/2022–161 (viz body 72–73). Tato argumentace soudu nijak **neovlivňuje** fakt, že předmětná závazná Směrnice o hodnocení hlučnosti **musela být pro pořízení A3 ZÚR JMK respektována.**

Nicméně lze dodat, že tento právní názor soudu je nesprávný, a to jak pro úroveň ZÚR, tak i pro úroveň ÚP, a to z následujících důvodů:

- Z čl. 5 odst. 3 Směrnice o hodnocení hlučnosti sice vyplývá pro členské státy možnost používat pro akustické plánování jiné indikátory, avšak využití takové možnosti pro postupy podle právních předpisů ČR by předpokládalo **zakotvení této možnosti do obecně závazného právního předpisu, který by odlišné indikátory stanovil.** Muselo by přitom jít o indikátory směřující k naplnění cílů Směrnice. **Česká republika však odlišné hlukové indikátory pro oblast akustického plánování obecně závazným předpisem nestanovila.**
- Stanovení těchto „jiných indikátorů“ by muselo být stanoveno v právním předpise na úrovni zákona nebo novelizací vyhlášky č. 315/2018 Sb., neboť do tohoto právního předpisu již byla (byť neúplně) Směrnice o hodnocení hlučnosti transponována a zde jsou indikátory stanoveny bez výjimek. Výjimka by tedy musela být stanovena v této vyhlášce, resp. v zákoně, ale pak i s novelizací této vyhlášky.
- K výše uvedenému lze zdůraznit, že územní plánování je v České republice procesem, který je stanoven stavebním zákonem a dalšími právními předpisy. Je tedy nepřijatelné, aby část tohoto procesu nebyla regulována, tedy probíhala bez opory v závazném právním předpise.
- Směrnice o hodnocení hlučnosti ve spojení se směrnicí 2015/996 byla do národní legislativy ČR transponována vyhláškou č. 315/2018 Sb. Není podstatné, že název vyhlášky je zúžen na „*Vyhláška o strategickém hlukovém mapování*“, **podstatné je, že v úvodním ustanovení je jednoznačně uvedeno, že „Tato vyhláška zpracovává příslušné předpisy Evropské unie¹⁾ a upravuje mezní hodnoty hlukových ukazatelů, jejich výpočet pro hluk vytvářený silniční, železniční a leteckou dopravou ...“**, přičemž v poznámce 1) pod čarou ve vyhlášce je jednoznačný odkaz: „*Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí. Směrnice Komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES*“. To, že tato vyhláška je relevantní i pro akustické plánování dokládá i odkaz na tuto činnost v bodě 6 její přílohy č. 1 nadepsané „**výpočet hlukových ukazatelů**“ (tento odkaz navazuje na stejně znějící text v závěru části 1 Přílohy I. Směrnice o hodnocení hlučnosti).
- Na podporu výše uvedeného lze odkázat i odpověď Ministerstva zdravotnictví ze dne 17. 3. 2021, č.j. MZDR 10090/2021-3/MIN/KAN, na žádost o informace v režimu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím. V této odpovědi ministerstvo neuvedlo, že by v ČR pro akustické plánování bylo stanoveno používat nějaké specifické / odlišné indikátory, ale **naopak odkázalo na indikátory (dle národní terminologie**

„hlukové ukazatele“) dle vyhl. č. 315/2018 Sb. Také v odkazu uvedeném v odpovědi jsou obsaženy indikátory identické s indikátory dle Směrnice o hodnocení hlučnosti.

- Lze poukázat i na to, že definice „akustického plánování“ v čl. 3 odst. u) směrnice pro hodnocení hluku nezahrnuje jen územní plánování, ale i „řízení postupu při vytváření budoucí akustické situace pomocí plánovaných opatření v rámci územního plánování, inženýrských opatření v oblasti dopravních systémů, plánování dopravy, snižování hluku ochrannými protihlukovými opatřeními a řízením oblasti zdrojů hluku“. Všechny tyto činnosti na sebe navazující a vzájemně se prolínající (viz např. i stanovení kompenzačních a zmírňujících opatření v územním plánování a vazba na protihluková opatření v rezortu dopravy) logicky musí být hodnoceny s využitím stejných indikátorů.
- Lze odkázat na to, že v rezortu dopravy se používají předmětné identifikátory a metodické postupy jejich určování dle Směrnice Komise (EU) 2015/996 ze dne 19. května 2015 – viz např. regulační informace publikované Ředitelstvím silnic a dálnic (ŘSD) – veřejně dostupné na WEBu ŘSD <https://www.rsd.cz/web/guest/technicke-dokumenty/zivotni-prostredi#zalozka-ochrana-pred-hlukem>) – tzv. „Manuál 2018“ a jeho opravy a doplňky.
- Případný není ani argument Krajského soudu v Brně v rozsudku ze dne 28. 2. 2022, č.j. 67 A 10/2021-918, podle něž Směrnice o hodnocení hlučnosti umožňuje použít v některých případech i tzv. doplňkové hlukové indikátory. V příloze I. bod 3 Směrnice o hodnocení hlučnosti **není** uvedena žádná relevantní oblast, která by takové identifikátory umožňovala použít v územním plánování. V každém případě by se jednalo pouze o indikátory doplňkové, tedy ne náhradu za indikátory specifikované v odkazovaných člancích směrnice mající relevanci k územnímu plánování.

Na závěr je nutno zdůraznit, že „**Směrnice Komise (EU) 2015/996** ze dne 19. května 2015 o stanovení společných metod hodnocení hluku podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES“ **je přímo vykonatelná** v členských státech EU, a tedy není ji tedy třeba vydávat v ČR zvláštním právním předpisem. V době pořizování A3 ZÚR JMK byla tato Směrnice Komise (EU) **platná a účinná**.

4. Nesprávné vyhodnocení kumulativních vlivů

Vyhodnocení kumulativních vlivů v SEA k A3 ZÚR JMK je vadné již proto, že nebylo provedeno řádně posouzení vlivů hlučnosti (viz odůvodnění výše).

Posouzení **kumulativních** vlivů je požadováno přílohou ke stavebnímu zákonu. Jak vyložil NSS v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526, zpracovatel povinen postupovat vždy **v souladu se zásadou předběžné opatrnosti** – vycházet z **nejhorší možné varianty, jak ke kumulaci vlivů může dojít**, a zohlednit i takové **plánované záměry** (činnosti), jejichž **realizace je v budoucnu nejistá**. Hodnotitel je tedy povinen takovou nejhorší možnou variantu odborně popsat a pak ji na základě fyzikálních principů přezkoumatelným způsobem vyhodnotit a výsledky porovnat s předem stanovenými kritérii pro hodnocení významnosti vlivů.

Vyhodnocení kumulativních vlivů tedy znamená, že musí být vyhodnoceny **všechny vlivy**, tj. nejen vlivy železniční dopravy, ale i dopravy silniční a letecké, ale i stacionárních zdrojů hluku, a to nejen pro zdroje emisí (např. hluku) již **existující**, ale i všechny záměry **plánované**, tedy i všechny záměry dle platných ZÚR a dle navrhované A3 ZÚR JMK. Společné vyhodnocení všech těchto vlivů pak vede k výsledku – hodnotám kumulativních vlivů. Hodnotitel je tedy povinen takovou nejhorší možnou variantu odborně popsat a pak ji na základě fyzikálních principů přezkoumatelným způsobem vyhodnotit a výsledky porovnat s předem stanovenými kritérii pro hodnocení významnosti vlivů.

Jak na několika místech uvedl i rozsudek NSS ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526, jevy je třeba nejen identifikovat, ale posoudit, a to nejen kvantitativně, ale i **kvantitativně**. Toto vše přitom musí být provedeno **přezkoumatelně** v prováděném procesu, tedy zde při pořizování A3 ZÚR JMK a **v tomto procesu prováděném vyhodnocení SEA**.

To, že se musí jednat o vyhodnocení kvantitativní, stvrzuje i výše odkazovaná Směrnice o posuzování hluchosti, kde se hodnocení provádí **výlučně kvantitativně**, tj. **numerickými** indikátory.

Tyto **numerické** indikátory musí být porovnány s **numericky** vyjádřenými veřejnoprávními limity a teprve poté lze činit závěry o významnosti negativních vlivů.

Lze dodat, že věc také má zákonný rámec už v zákoně č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, kde v části o **Zásadách** ochrany životního prostředí je kategoricky v § 11 stanoveno, že „**Území nesmí být zatěžováno lidskou činností nad míru únosného zatížení.**“ Přitom v § 12 odst. 2 cit. zákona je hodnocení zatížení vázáno na „**kumulativnímu působení nebo spolupůsobení znečišťujících látek a činností**“, tedy na **kumulativní** a synergické vlivy.

Kromě kumulativních vlivů je nutné posoudit i synergické vlivy, protože návrhová trasa koridoru v jižní trase Brna je v dané lokalitě zatížena limitními hodnotami hluku z pozemní, letecké a vlakové dopravy současně. Synergické působení těchto vlivů vede k překročení bezpečné hladiny akustického tlaku a má tedy zásadní negativní vliv a ohrožuje lidské zdraví, což je dle zákona č. 17/1992 Sb. nepřijatelné.

Nelze tedy aprobovat jako přijatelné žádné hodnocení SEA, kde by nebylo hodnocení provedeno plně v souladu s výše uvedenými postupy.

Neobstojí ani vyslovovaná tvrzení, že nařízení vlády a další podzákoné předpisy nezahrnují metodu, jak vyhodnotit kumulativní vlivy železniční dopravy společně s vlivy dopravy silniční a letecké, případně i dalších vlivů. Tento legislativní nedostatek podzákoných předpisů **nemůže překonat zákony stanovenou povinnost hodnotit jevy kumulativní**.

Ostatně, jak věc interpretoval i NSS v rozsudku ze dne 21. 6. 2012, č.j. 1 Ao 7/2011-526, do věci vstupuje **základní princip hodnocení**, tj. **princip předběžné opatrnosti, povinnost hodnotit nejhorší možnou variantu**. Pro hodnocení kumulativních vlivů je tedy nutno vycházet z „**nejhorší možné varianty**“, **jak ke kumulaci vlivů může dojít**. Hodnotitel je tedy povinen takovou nejhorší možnou variantu odborně popsat a pak ji na základě fyzikálních principů přezkoumatelným způsobem vyhodnotit a výsledky porovnat s předem stanovenými kritérii pro hodnocení významnosti vlivů.

Nelze přehlédnout ani § 12 odst. 1 cit. zákona, kde se stanoví, že „**[p]řípustnou míru znečišťování životního prostředí určují mezní hodnoty stanovené zvláštními předpisy; tyto hodnoty se stanoví v souladu s dosaženým stavem poznání tak, aby nebylo ohrožováno zdraví lidí a aby nebyly ohrožovány další živé organismy a ostatní složky životního prostředí.**“ Požadavek, že nesmí být **ani ohroženo** zdraví lidí jednoznačně znamená, že veřejnoprávní limity jsou zákonné pouze tehdy, pokud je odborně (v souladu s dosaženým stavem poznání) prokázáno, že ani dlouhodobé působení negativních vlivů nesmí zdraví lidí ohrozit.

Vyhodnocení vlivů SEA tak smí vycházet pouze z takových veřejnoprávních limitů, kde je zaručeno, že zdraví lidí nebude ohroženo.

5. **Neprovedení územně lokalizovaného posouzení vlivů**

Kumulativní posouzení všech vlivů neznamena, že vyhodnocení SEA se má provádět nějak sumárně bez ohledu na to, kde a jak konkrétní negativní jevy mohou působit. Vzhledem k tomu, že je **nutno chránit jedince, občana, člověka**, musí být vyhodnocení SEA provedeno tak, aby obsahovalo **srozumitelné a přezkoumatelné vyhodnocení vlivů na jednotlivá území**, tedy v detailnosti, že vyhodnocení SEA musí obsahovat **identifikaci různě zatížených území a pro**

každé takové území musí být vyhodnocení provedeno kvantitativně a porovnáno s veřejnoprávními limity souladnými se zákonem č. 17/1992 Sb., o životním prostředí. Tento principiální přístup je dán i Ústavou České republiky, která každému jednotlivému člověku na území České republiky dává právo na příznivé životní prostředí.

V A3 ZÚR JMK však **nebylo** provedeno **specifické** posouzení vlivů návrhového koridoru na správné území jednotlivých obcí.

Má-li být vymezení koridorů republikových a nadmístních komunikací na úrovni ZÚR důvěryhodné, musí být prováděno takové vyhodnocování SEA, aby jednotlivé obce a jejich občané zde nacházeli informace, které jsou pro ně specifické. Vyhodnocení SEA desítky km dlouhé trasy nově vymezovaného koridoru se vůbec **nezabývalo** jejími vlivy na jednotlivé obce, tedy ani na Troubsko, Ostopovice a části města Brna. Vyhodnocení SEA pro AZÚR JMK je tak i v tomto směru zcela **nekonkrétní a paušalizované**.

Požadavek na lokalizované posouzení vlivů přitom vychází z ustálené judikatury, například z rozsudku NSS ze dne **20. 5. 2010**, č. j. 8 Ao 2/2010–644, publ. pod č. 2106/2010 Sb. NSS, kde je uvedeno že „*Navrhovatelům je však třeba přisvědčit, že předmětné vyhodnocení nepostihuje vlivy na životní prostředí s ohledem na jejich lokalizaci. Právě tato skutečnost se přitom pro vlastní přezkoumatelnost vyhodnocení jeví být zásadní. ... Provedené vyhodnocení tedy nerespektuje požadavky vznesené ministerstvem, neplní účel předmětné právní úpravy, neboť neposkytuje dostatečný odborný podklad pro rozhodování o koncepci a zejména neposkytuje veřejnosti odpovídající množství informací o vlivech koncepce na životní prostředí*“ (shodně viz rozsudek NSS ze dne **27. 1. 2011**, č.j. 7 Ao 7/2010–133).

6. Nerespektování stavu a hodnot území, kterým trasa VRT prochází. Nesprávné vyhodnocení (přehlédnutí) konkurence koridorů několika dopravních záměrů v území

Tvrzení uvedené v textové části/odůvodnění A3 ZÚR JMK, konkrétně str. 17 dole, že A3 ZÚR JMK navrhuje koridor VRT tak, aby efektivně propojil hlavní centra osídlení při respektování stavu a hodnot území, kterým prochází, je, ve světle výše uvedeného, zcela liché.

Stejně tak je třeba hodnotit tvrzení, nacházející se tamtéž, že trasa VRT je z významné části vedena v koordinaci s dalšími dopravními trasami (konvenční železnice, dálnice), neboť právě konkurence koridorů několika dopravních/investorských záměrů (S43 s MÚK Troubsko, rozšíření dálnice D1, horkovod Dukovany) v dotčeném území obce Troubsko, činí navrhovanou „jižní“ trasu VRT, při předpokladu dodržení premis zákona o ochraně životního prostředí a všech právem zakotvených hlukových limitů, nerealizovatelnou.

Závěr:

Na základě výše uvedených skutečností je podavatel přesvědčen, že návrh A3 ZÚR JMK v jeho zveřejněné verzi nelze schválit a tento návrh musí být zásadním způsobem přepracován.

Poznámka pořizovatele: K výše uvedeným připomínkám byly přiloženy totožné přílohy (viz níže), na které podatelé poukazovali různými odkazy:

Seznam příloh

VARIANTA SEVERNÍ – ZAPOJENÍ DO ODSUNUTÉHO NÁDRAŽÍ (varianta „Řeka“)

1. Technická zpráva k variantě VRT „Průtah vysokorychlostní trati Brnem – podzemní varianta“ – situace km 187–211, 09/2023
2. Grafická příloha k variantě VRT „Průtah vysokorychlostní trati Brnem – podzemní varianta, 09/2023

VARIANTA SEVERNÍ – ZAPOJENÍ DO „NÁDRAŽÍ V CENTRU“ (varianta „Petrov“)

3. Grafická příloha k variantě VRT „Nápojení vysokorychlostní trati od západu do Brna hl.n. v centru“ – situace km 183–205, 09/2011

7. Námitka k aktualizaci č. 3 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje

Dotčená část – Popůvky

Jako občan obce Popůvky nesouhlasím se změnou polohy Územní rezervy pro vysokorychlostní trať, která má být vedena přes naši obec.

V původní poloze s tím všichni počítali, stavební úřady povolovali v této oblasti pouze stavby dočasné, Naopak v nové lokalitě probíhala nová výstavba bez jakéhokoliv omezení (hrozí žaloby za znehodnocení nemovitostí), proběhla rekonstrukce školky, probíhá dobudování venkovních hracích ploch kolem školky (méně než 100 m od budoucí trasy)

Na prezentaci VRT v obci, byla představena jen nová trasa a obyvatelstvo nemělo možnost posoudit dopady staré a nové trasy. V obci proto nebylo uspořádáno ani referendum ani veřejné zastupitelstvo k tomuto tématu.

Žijeme v obci rozdělenou dálnicí D1 na dvě poloviny a nyní by se z nás stal ostrov z jedné strany D1 a z druhé VRT)

8. Námitka

Koridor jižní varianty předpokládá likvidaci desetiletí budované a udržované oblasti zeleně pro individuální rekreaci bez náhrady, což je v rozporu s koncepcí správy, údržby a rozvoje veřejné zeleně na území města Brna. Tato zeleň poskytuje úkryt i mnoha živočichům.

Vyhodnocení připomínek

Vzhledem k tomu, že Zastupitelstvo Jihomoravského kraje dne 22.02.2024 usnesením č. 2465/24/Z23 rozhodlo na základě žádosti Správy železnic, s.o. o rozdělení A3 ZÚR JMK na A3a a A3b, přičemž vymezení koridoru pro záměr DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“ je předmětem řešení A3b ZÚR JMK, pořizovatel konstatuje, že k návrhu A3b ZÚR JMK byly veřejností uplatněny připomínky ve smyslu § 39 odst. 2 stavebního zákona.

Připomínka č. 1

Připomínce č. 1, nebyly posouzeny rozumné varianty VRT v brněnské aglomeraci, **se nevyhovuje**.

Odůvodnění:

ZÚR JMK ve znění aktualizace č. 1 a 2 stanovují požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí v souladu s Přílohou č. 4 vyhlášky 500/2006 Sb., část I. Obsah zásad územního rozvoje, odst. 1 písm. h): „*stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury*“. V ZÚR JMK mohou být dle výše uvedené citace stanoveny pouze požadavky nadmístního významu, a to v souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona: „*Zásady územního rozvoje ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územního plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím*“.

Dle vyhlášky č. 500/2006 Sb., přílohy č. 4, textová část ZÚR JMK obsahuje koncepci rozvoje území kraje, určující základní požadavky na jeho účelné a hospodárné uspořádání; tato koncepce může být vyjádřena dle článku I, odstavce (1), písm. h) rovněž: „*stanovením požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury*“. ZÚR JMK pro vybrané záměry dopravní a technické infrastruktury stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci v územně plánovací dokumentaci příslušné obce. Tímto je uplatněn princip subsidiarity, jak je vyjádřen v čl. 4. odst. 3 Evropské charty místní samosprávy, podle kterého „*odpovědnost za věci veřejné obvykle ponesou*“.

především ty orgány, které jsou občanu nejbližší". ZÚR JMK ponechávají rozhodnutí na nižší stupeň územně plánovací dokumentace, čímž naplňují princip subsidiarity, tedy rozhodování a odpovědnosti za rozvoj území na nejnižším stupni, na němž lze dosáhnout zamýšleného výsledku.

Železniční uzel Brno (ŽÚB) je součástí I. tranzitního železničního koridoru a sítě evropských železničních tratí dle dohody TEN-T (Trans-European Network – Transport). ŽUB představuje rozvětvení a propojení sedmi železničních tratí, nádraží a dalších zařízení dráhy na území města Brna, z nichž tři železniční tratě jsou zařazeny do sítě TEN-T. V souvislosti s přípravou tratí rychlých spojení se předpokládá napojení vysokorychlostních tratí do ŽUB ve třech větvích, a to Praha – Brno, Brno – Břeclav a Brno – Ostrava. Zapojením ŽUB do sítě vysokorychlostních tratí bude vytvořen předpoklad přímé vazby Brna na síť rychlých spojení evropského významu.

Přestavba ŽUB včetně osobního nádraží je dlouhodobě sledována MD ČR a zakotvena v ÚPmB. Cílem přestavby je modernizace průjezdu uzlem s propojením již provedených staveb „Modernizace I. tranzitního železničního koridoru“ ve směru od Břeclavi směrem na Českou Třebovou, a to odstraněním stávajících technických a kapacitních nedostatečností, dosažení parametru přechodnosti (třída zatížení) a prostorové průchodnosti (průjezdný průřez).

Na základě výše uvedených skutečností ZÚR JMK z roku 2016 vymezily variantní koridory územní rezervy zaústění vysokorychlostní tratě ve směru od Prahy (RDZ02-A, RDZ02-B), invariantně ve směru od Břeclavi (RDZ05) až po napojení na stávající kolejovou infrastrukturu v centrální části Brna a ve směru od Ostravy a Přerova ZÚR JMK vymezují varianty územní rezervy pro možné variantní napojení přerovské a vlárské tratě (RDZ04-A, RDZ04-B). Aktualizací č. 1 ZÚR JMK byl v úseku Brno – Šakvice vymezen návrhový koridor VRT ozn. DZ11 a byla vypuštěna územní rezerva VRT RDZ02-B (varianta Petrov). Důvody pro vypuštění územních rezerv souvisejících se zapojením VRT ve variantách B Železničního uzlu Brno (ŽUB) jsou v odůvodnění návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řádně uvedeny. Vláda ČR v usnesení č. 525 ze dne 01.07.2015 k přestavbě železničního uzlu Brno mimo jiné *souhlasí se zpracováním Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, podle níž Ministerstvo dopravy rozhodne o výsledné variantě přestavby železničního uzlu Brno*. Z tohoto usnesení je zřejmé, že rozhodnout o výsledné variantě je v kompetenci Ministerstva dopravy, a to na základě zpracované studie proveditelnosti. Ministerstvo dopravy prostřednictvím Centrální komise dne 30.05.2018 vybralo variantu řešení přestavby ŽUB. Centrální komise uvedla:

Závěr jednání CK:

- *Centrální komise konstatuje, že všechny předložené projektové varianty prokazují pozitivní hodnoty EIRR a ENPV.*
- *Pro konečný výběr varianty je však zcela zásadní riziko nemožnosti realizace akce z důvodu potřeb změn územně-plánovací dokumentace.*
- *Varianty B tak i přes jejich výhodnost z hlediska finanční analýzy jsou do značné míry ohroženy politickým nesouhlasem se zásadní změnou územně-plánovací dokumentace ze strany města Brna.*
- **Z těchto důvodů Centrální komise upřednostňuje variantu Ab za předpokladu, že:**
 - *SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti.*
 - *Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.*
 - *Technické řešení bude připraveno tak, aby případně umožnilo realizaci SJKD.*

S tímto rozhodnutím byla vláda následně seznámena, dne 10.07.2018 vzala materiál na vědomí, bez přijetí usnesení, a tedy bez námitek. Dle pořizovatele je zřejmé, že výše citovaným závěrem Centrální komise Ministerstva dopravy bylo definitivně rozhodnuto o variantě Ab, dále je již uvedena pouze podmínka, že *SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studiu proveditelnosti.* Pokud by Centrální komise nebyla přesvědčena o definitivním výběru (upřednostnění) varianty Ab, požadovala by v rámci dopracování studie proveditelnosti ŽUB dopracování technicko-ekonomického prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a až potom by rozhodla o výběru varianty.

Zpracovávaná studie proveditelnosti reaguje na rozhodnutí Centrální komise MD o upřednostnění varianty Ab ŽUB, která variantu B odmítla, posuzování variantních tras pro odmítnutou variantu je tedy zbytečné. Před zpracováním studie proveditelnosti ŽUB byly uvažovány na území Jihomoravského kraje dvě rozumné varianty VRT, tj. varianta Petrov a varianta Řeka. Po rozhodnutí Centrální komise o variantě ŽUB je rozumnou variantou pouze jedna, a ta je v ZÚR JMK řešena jako územní rezerva. Správa železnic, jako oprávněný investor podala žádost o vymezení návrhového koridoru jako veřejně prospěšné stavby pro umístění záměru VRT hranice Kraje Vysočina a Jihomoravského kraje – Brno (VRT Vysočina fáze I). Ve své žádosti o aktualizaci ZÚR JMK uvedla, že koridor VRT bude procházet přes katastrální území obcí Domašov, Javůrek, Lesní Hluboké, Zálesná Zhoř, Ostrovačice, Říčany, Říčky, Veverské Knínice, Moravany, Omice, Ostopovice, Popůvky, Troubsko a Brno. K žádosti byly přiloženy grafické přílohy s trasou VRT. K záměru VRT byla zpracována Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav, která byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 25.01.2022. Studie proveditelnosti prověřila možnosti vedení vysokorychlostní tratě, posoudila ekonomičnost její výstavby a provozu na ní, základní technické řešení, možnou průchodnost územím a vliv stavby na životní prostředí. K žádosti o aktualizaci přiložila Správa železnic stanovisko MŽP ze dne 26.10.2022. Ve svém stanovisku MŽP uvedlo: „*Navrhovaný obsah AZÚR JMK je předložen jako invariantní, přičemž varianty VRT byly prověřovány v rámci Studie proveditelnosti (doporučena byla varianta SK4-320 s návrhovou rychlostí 320 Km/h). Návrh obsahu AZÚR JMK stanoví rámec pro budoucí povolení záměrů dle přílohy č. 1 k zákonu o posuzování vlivů na životní prostředí, a to jak svou povahou, rozsahem (velikostí) či požadavky na přírodní zdroje. Navrhovaný koridor VRT je součástí tzv. rychlých spojení, tedy provozně infrastrukturního systému rychlé železnice na území České republiky. Návrh AZÚR JMK bude mít vztah k řadě dokumentů na národní, krajské, ale i regionální a komunální úrovni, jako jsou např. PÚR, Dopravní sektorové strategie – Aktualizace 2017, Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR, Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, krajské a městské koncepce týkající se rozvoje dopravní infrastruktury, územní plány dotčených obcí atd. Rovněž bude prověřen vztah AZÚR JMK k cílům ochrany životního prostředí přijatými na vnitrostátní úrovni. Na základě AZÚR JMK dojde především k uspokojení budoucí přepravní poptávky mezi Prahou, Brnem a Břeclaví v rámci dálkové osobní vnitrostátní a mezinárodní dopravy i dopravy mezi dotčenými regiony. Vzhledem k výše uvedenému lze předpokládat, že návrh AZÚR JMK bude mít významný vliv na zlepšení dopravní obslužnosti v dotčeném území a obecně přispěje k udržitelnému rozvoji např. snížením časové náročnosti dopravy či zvýšením flexibility trhu práce. Velkým přínosem bude také potenciální posílení hospodářské soudržnosti mezi jednotlivými evropskými zeměmi a regiony, zlepšení podmínek pro zvýšení mobility obyvatelstva České republiky a zlepšení efektivity a udržitelnosti dopravy. Předkládaný návrh obsahu AZÚR JMK neobsahuje takové změny, které by představovaly významné dopady do oblastí uplatňování práva životního prostředí Evropské unie.*“ MŽP ve stanovisku akceptovalo invariantní řešení VRT a současně stanovilo požadavky na obsah a rozsah vyhodnocení SEA.

Z výše uvedených důvodů je v Aktualizaci č. 3b ZÚR JMK vymezen invariantní koridor pro VRT, který je v souladu s navrhovaným řešením VRT dle studie proveditelnosti.

Pro přestavbu ŽUB ve vnitřním území města Brna platné ZÚR JMK stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci ŽUB v ÚP Brna, a to na základě podrobného technického a ekonomického prověření, včetně dopadů do celkové koncepce dopravní infrastruktury a rozvoje dotčeného sektoru města. Návrh nového ÚPmB celou problematiku ŽUB a souvisejících staveb řeší, navíc ZÚR JMK dle § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, související infrastrukturu by stejně nemohly řešit.

K připomínce týkající se zastávky pro Brno:

Terminál VRT Brno je v Aktualizaci č. 3b ZÚR JMK vymezen jako územní rezerva. V současné době je zpracována „Územní studie umístění dopravního terminálu VRT Brno – Vídeňská“. V územní studii byly prověřeny dvě základní polohy terminálu VRT ve variantě A – východní, přimknutá k ulici Vídeňská a ve variantě B – západní, na rozhraní k.ú. Bohunice a k.ú. Starý Lískovec. Obě varianty byly v územní studii vyhodnoceny jako realizovatelné. Po celkovém hodnocení vychází lépe varianta A, a proto je územní studií doporučována. Rada města Brna preferuje var. A – Vídeňská. Pro územní rezervu se vyhodnocení vlivů na životní prostředí nezpracovává. V příloze č. 3b dokumentace SEA jsou uvedeny informativní údaje k územním rezervám.

Požadavky podatele na prověřování všech rozumných variant nelze akceptovat. Není možné po dlouholetém prověřování vedení VRT vracet se opět na začátek procesu výběru variant. Vyhodnocování variant VRT došlo do fáze, kdy se postupným zpřesňováním požadavků na vysokorychlostní tratě dospělo k jediné rozumné variantě. Ministerstvo dopravy prostřednictvím Centrální komise dne 30.05.2018 vybralo variantu řešení přestavby ŽUB. Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 25.01.2022. Studie proveditelnosti prověřila možnosti vedení vysokorychlostní tratě, posoudila ekonomičnost její výstavby a provozu na ní, základní technické řešení, možnou průchodnost územím a vliv stavby na životní prostředí. Tvzení podatele zpochybňující výběr varianty, tím že *železniční trasa v úseku Brno – Ostopovice – Troubsko – Střelice byla nedávno rekonstruovaná za více než miliardu Kč*, je názorem, na který má právo. K tomu pořizovatel považuje za důvodné z výše uvedených informací zdůraznit zejména tu skutečnost, že MD jako nositel této investice posoudilo varianty nejen z odborného hlediska (technické prověření), ale také jejich ekonomičnost, a to z logiky věci rovněž ve vztahu k finančním možnostem České republiky.

Pro stavbu VRT Vysočina fáze I Správa železnic v prosinci 2021 vypsala veřejnou zakázku na zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí. Podrobnější dokumentace v přesnějším měřítku prověří možné prostorové umístění. Geologie, hydrologie a další aspekty průchodu územím jsou velmi složité. Úkolem ZÚR JMK je vymezit území (koridor) pro vedení VRT. V měřítku ZÚR JMK nelze předjímat možné technické řešení VRT např. tunelové vedení. Zpracování návrhového koridoru VRT v ZÚR JMK v prostoru územní rezervy společně se zpracováním podrobnější dokumentace vytváří předpoklad pro úspěšné povolení záměru včetně jeho realizace.

Rovněž požadavky podatele na prověřování napojení na další vlakové či autobusové spoje, tedy návaznost na regionální dopravu nelze akceptovat. Jak uvedeno výše v současné době je zpracována „Územní studie umístění dopravního terminálu VRT Brno – Vídeňská“, jejímž úkolem bylo mj. prověřit v územním detailu možná umístění stanice VRT Brno-Vídeňská, včetně neželezniční části dopravního terminálu ve variantách A a B. Ve studii je konstatováno, že z hlediska přestupů mezi železnicí a MHD jsou obě dvě varianty srovnatelné. Vzhledem k souběžnému pořizování předmětní územní studie a aktualizací A3a a A3b ZÚR JMK nebylo z časových důvodů reálné doporučení/výstupy z předmětné studie pro vymezení terminálu v platných ZÚR JMK zohlednit v Aktualizaci č. 3b ZÚR JMK. Z těchto důvodů bude požadavek na zohlednění výstupů z předmětné studie zohledněn ve Zprávě o uplatňování ZÚR JMK.

Co se týká názoru podatele, že *„do problému vstupuje střet s již překročenými limity hluchosti, problém s kumulativními vlivy silniční, železniční a letecké dopravy, problém s vysokými imisemi v ovzduší a velmi významné vlivy na veřejné zdraví hustě urbanizované oblasti“* pořizovatel odkazuje

argumenty uvedené ve vyhodnocení připomínek č. 3 a č. 4 níže. K názoru podatele, že „do problému vstupují i významná omezení v přístupu do krajiny dané malou propustností území dané D1“, pořizovatel uvádí, že tato omezení jsou vzhledem k měřítku, ve kterém se zpracovávají ZÚR JMK, řešena prostřednictvím úkolů pro územní plánování vždy pro každý koridor. Těmito úkoly jsou v této úrovni ÚPD plně zajištěny podmínky pro zachování či nahrazení průchodnosti územím či zajištění dostatečné průchodnosti tratě pro velké savce apod. Konkrétní podobu získají tato opatření až na úrovni územních plánů, regulačních plánů či dokumentací pro územní rozhodnutí.

Z vyhodnocení připomínky č. 1 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Připomínka č. 2

Připomínka č. 2, vyhodnocení SEA nelze provádět bez jednoznačného vymezení záměru, **se nevyhovuje**.

Odůvodnění:

K zakreslování tunelových úseků v ZÚR uvádíme, že ZÚR stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití. Podle stavebního zákona je koridorem plocha vymezená pro umístění vedení dopravní a technické infrastruktury nebo opatření nestavební povahy. ZÚR stavbu neumísťují nelze tedy v ZÚR stanovovat konkrétní technická řešení (a jejich přesné umístění), která přísluší navazujícím řízením. Na základě vyhodnocení návrhu ZÚR a SEA dokumentace se stanovují požadavky na uspořádání a využití území. Požadavky na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu jsou v podrobnosti odpovídající ZÚR JMK stanoveny.

K údajnému zakreslení tunelového řešení v ZÚR JMK z roku 2016 pořizovatel uvádí, že návrhové koridory a územní rezervy, tj. včetně VRT byly zakresleny mimo zastavěná území a zastavitelné plochy dotčených obcí. Z toho důvodu jsou v grafické části ZÚR JMK vymezeny nepravidelné koridory. Nejedná se tedy o tunelové úseky, jak se domnívá podatel, ani o zásadní vadu procesu, kterou je nutné napravit.

Vyhodnocení SEA hodnotí vymezené koridory, jejich současné a předpokládané vlivy. Jelikož je územní plánování letitý proces, jsou hodnoceny v každé jednotlivé fázi stávající vlivy zdrojů v daném území. Tyto zdroje se v čase mění. Tedy i stávající zátěž v území je v různých etapách územního plánování jiná. Z hlediska vlivů je pak potřeba mít na paměti, že se jedná o předpokládané vlivy. A to z toho důvodu, že v době přípravy ZUR a často ani v době přípravy územních plánů nejsou známa a ani nemohou být konkrétní technická řešení záměrů. Proto v rámci územně plánovacích dokumentací jsou odborným odhadem vytipována území, kde bude potřeba v rámci příprav stavby navrhovat protihluková opatření, která nezvýší stávající hlukovou zátěž nad úroveň platných limitů.

Z vyhodnocení připomínky č. 2 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Připomínka č. 3

Připomínka č. 3, nebylo provedeno vyhodnocení hlučnosti z dopravy (akustické plánování) v rámci územního plánování, **se nevyhovuje**.

Odůvodnění:

Pro Aktualizaci č. 3b ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území, včetně hodnocení vlivů na životní prostředí a lidské zdraví. Pro hodnocení vlivů zásad územního rozvoje a jejích aktualizací nejsou stanoveny specifické zákonné požadavky ani závazné metodiky týkající se oblasti hluku. Hodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na hlukovou situaci v území tak bylo zpracováno s ohledem na existující obecné metodiky a doporučení týkající se hodnocení vlivů hluku na lidské zdraví.

Na základě směrnice 2002/49/ES (Environmental Noise Directive – END) probíhá v gesci Ministerstva Zdravotnictví strategické hlukové mapování. Jedná se o proces výpočtu akustické situace v okolí hlavních významných zdrojů hluku za pomoci specializovaného výpočetního software. Tyto analýzy probíhají ve všech zemích Evropské unie v pravidelných pětiletých cyklech. Strategické hlukové mapy byly podkladem pro hodnocení SEA Aktualizace č. 3b ZÚR JMK a jsou uvedeny v kapitole A.3.3. „Lidské zdraví“.

Popis stávající hlukové situace v dotčeném území vychází z hlukových map, které byly 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 (vyhláška č. 315/2018 Sb.). Tyto SHM proto mohou být požitý jako jeden z výchozích podkladů pro hodnocení hlukové situace při územním plánování (v tomto případě jako součást hodnocení vlivů Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí a lidské zdraví).

Hodnocení předpokládaných vlivů nově navrhovaných a měněných koridorů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na lidské zdraví zahrnuje i hodnocení vlivů na hlukovou zátěž obyvatelstva. 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. Jedná se o směrnici komise (EU) 2020/367, která mění přílohu III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES, pokud jde o stanovení metod hodnocení škodlivých účinků hluku ve venkovním prostředí.

Vyhodnocení vlivů hlukové zátěže na obyvatelstvo v okolí plánovaných záměrů bylo provedeno a je uvedeno v kapitole A.6.2.2. „Vlivy na obyvatelstvo a lidské 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. Vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví bylo provedeno jednak vzhledem k hygienickým limitům jednak z hlediska prokázaných účinků na lidské zdraví. Hodnocení bylo provedeno pro účinky hluku: vysoké obtěžování a vysoké rušení spánku. Pro kvantitativní vyhodnocení vlivů hluku ze silniční a železniční dopravy v řešeném území na lidské zdraví byly použity postupy, stanovené autorizačním návodem SZÚ a vycházející z Annex III Směrnice komise (EU) 2020/367.

Jako podklad pro vyhodnocení vlivů na obyvatelstvo a lidské zdraví bylo provedeno posouzení hlukové zátěže pro stav bez provedení protihlukových opatření, které identifikovalo oblasti s pravděpodobným nadlimitním hlukovým zatížením podél vysokorychlostní trati. V těchto lokalitách je nutno vhodnými opatřeními snížit předpokládanou hlukovou zátěž na úroveň hygienického limitu pro hluk. V SEA byla navržena opatření k minimalizaci negativního vlivů hlukové zátěže.

Proces územního plánování se sestává z několika na sebe navazujících kroků, přičemž zásady územního rozvoje jsou pouze jedním z nich. Dalšími kroky jsou územní plány a pak procesy územního rozhodování pro jednotlivé stavby, které již jsou posuzovány na základě přesně daných vstupů jako je např. polohopis, výškopis, protihluková opatření apod. V každém kroku územního plánování se stanovují rozdílné, avšak v souladu s legislativou adekvátní hodnocené parametry, vůči kterým se akustická situace posuzuje.

Hodnocení stávající a předpokládané možné budoucí akustické situace je ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí provedeno převážně na úrovni obcí. Podrobnější hodnocení pak náleží úrovni územním plánům a projektovým dokumentacím územního či stavebního řízení na konkrétní trasování a technické parametry jednotlivých staveb anebo jejich částí. I v těchto krocích lze využít (pokud je to účelné) indikátory posuzující hlukovou zátěž, které vychází nejen ze stávající platné legislativy. V územních plánech konkrétních obcí to je efektivnější nástroj, protože se již řeší jednotlivé funkční využití ploch

v podstatně podrobnějším detailu měřítka 1 : 5 000 nebo 1 : 10 000 než v rámci zásad územního rozvoje, které pracují s měřítkem řádově vyšším 1: 100 000.

Zásady územního rozvoje, stejně jako navazující územně plánovací dokumentace (územní plány obcí a regulační plány), mohou pouze hodnotit a také hodnotit stav území a předpokládané vlivy staveb v daném území. A to v různých měřítkách. Jelikož ZUR pracují v měřítku 1:100 000, jsou míře detailu uzpůsobena i hodnocení území a předpokládané vlivy jednotlivých staveb. Jelikož obecně v územích je možné realizovat protihluková opatření, která mohou vést až k nulovému dopadu do území (popřípadě jejich realizací dojde ke snížení hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu), nelze v rámci ZUR navrhovat „inženýrská opatření v oblasti dopravních systémů, plánování dopravy, snižování hluku ochrannými protihlukovými opatřeními a řízením oblasti zdrojů hluku“. Tato opatření lze navrhovat v navazujících řízeních, ať už se jedná o přípravu konkrétních územních a regulačních plánů obcí, anebo ještě lépe při rozhodování v rámci přípravy konkrétních staveb. V těchto fázích přípravy jsou známy konkrétní dopady záměrů do území a lze navrhovat protihluková opatření, která mohou vést až k nulovým dopadům záměrů do území. Nicméně ZUR nejsou zpracovávány v takové podrobnosti, aby bylo možné v územích taková opatření navrhovat. V rámci ZUR lze vyhodnotit stávající hlukovou zátěž území na základě strategických hlukových map a definovat problematiku území, kde bude potřeba v dalších fázích příprav jednotlivých staveb počítat s možností protihlukových opatření.

O dostatečné míře hodnocení vlivů zásad územního rozvoje v oblasti hlukové situace napovídá i dosavadní judikatura soudů ve věci akustického plánování – viz rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 28.2.2022, č.j. 67 A 10/2021-918 a stejného soudu ze dne 26. 9. 2022, č. j. 64 A 4/2022 -161 (viz body 72 – 73). Nejedná se tedy o právní vadu, kterou je dle názoru podatele nutné napravit.

Argumentace připomínky směřuje mimo podrobnost zásad územního rozvoje. V každém kroku územního plánování se stanovují rozdílné, avšak v souladu s legislativou adekvátní hodnocené parametry, vůči kterým se akustická situace posuzuje. Hodnocení vlivů A3 ZÚR JMK na hlukovou zátěž obyvatelstva bylo zpracováno s ohledem na existující obecné metodiky a doporučení týkající se hodnocení vlivů hluku na lidské zdraví, a to v míře a detailu, které odpovídají českým i evropským právním předpisům při hodnocení vlivů aktualizací zásad územního rozvoje. Předmětné hodnocení A3a ZÚR JMK i A3b ZÚR JMK bylo provedeno stejnou metodou.

Z vyhodnocení připomínky č. 3 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Připomínka č. 4

Připomínce č. 4, nesprávné vyhodnocení kumulativních vlivů, se nevyhovuje.

Odůvodnění:

K návrhu Aktualizace č. 3b ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz kapitola A.6.3 dokumentace SEA. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativ. vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách. Z kap. A.6.3 a přílohy č. 2 je zřejmé, že se projektant zabýval při vyhodnocení kumulativních vlivů a synergických vlivů záměry v řešeném území. Podrobněji je metodický postup (včetně výběru stávajících a navrhovaných záměrů s možnými kumulativními a synergickými vlivy) uveden v Příloze č.1 dokumentace SEA. Střet nebo územní blízkost záměrů navrhovaných v Aktualizaci č. 3b ZÚR JMK s ostatními záměry je přehledně uveden v tabulce přílohy č. 4 dokumentace SEA.

Pro jednotlivé zdroje hluku ze silniční dopravy, železniční dopravy, letecké dopravy a stacionárních zdrojů hluku jsou platné rozdílné hygienické limity pro hluk. K součtu příspěvků hlukové zátěže dochází u zdrojů hluku stejného typu. V území lze vyčíslit veškeré příspěvky hlukové zátěže všech zdrojů hluku, které v území působí, tato hodnota se však neporovnává s hygienickým limitem pro

hluk. Navíc, jelikož je územní plánování dlouhodobý proces, bude v průběhu let hluková zátěž pokaždé jiná. Cílem hlukových hodnocení v územním plánování je tedy vytipovat problematické lokality z hlediska hlukové zátěže, na ty upozornit. Z hlediska vlivů je pak potřeba mít na paměti, že se jedná o předpokládané vlivy. A to z toho důvodu, že v době přípravy ZÚR a často ani v době přípravy územních plánů nejsou známa a ani nemohou být konkrétní technická řešení záměrů. Proto v rámci územně plánovacích dokumentací jsou tato území vytipována odborným odhadem. V těchto lokalitách je pak v rámci následné projektové přípravy staveb potřeba počítat s přípravou protihlukových opatření, která v případě realizací staveb zajistí dodržování platných hlukových limitů.

K možnosti rozporu vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v ZÚR s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku citujeme z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 (rozsudek k ZÚR JMK). V rozsudku mimo jiné NSS uvedl v článku [103]. cit.: „Z povahy věci (jsou-li zásady územního rozvoje brány jako koncepční plánovací nástroj) není možné, aby území, na němž jsou překračovány veřejnoprávní limity imisí znečištění ovzduší a nejvyšší přípustné hodnoty hluku, bylo a priori vyloučeno z dosahu regulace zásad s argumentací, že další zatěžování území je nepřipustné. To by ve svém důsledku muselo vést k nulovému rozvoji v některých oblastech, přičemž nelze vyloučit ani zhoršování situace v důsledku absence koncepčního řešení zatíženého území. To je v rozporu se samotným smyslem ZÚR, které musí vymezit plochy a koridory nadmístního významu (§ 36 odst. 1 stavebního zákona) a nemohou se při úvahách o jejich vymezení vyhnout územím nadlimitně zatíženým. ... Samo toto vymezení záměru nemůže mít vliv na stav ovzduší či hlukovou situaci v určité oblasti. Není totiž jisté, zda a jak bude takový záměr skutečně v budoucnu realizován, a to například i z důvodu překročení únosného zatížení životního prostředí, které bude zjištěno v rámci územního řízení a procesu EIA. Jinými slovy vymezení koridorů a ploch nadmístního významu v zásadách územního rozvoje se nemůže z povahy věci dostat do rozporu s imisními limity znečištění ovzduší či nejvyššími přípustnými hodnotami hluku. To na rozdíl od rozhodnutí o umístění stavby, které již míří k bezprostřední realizaci záměru, a tedy i k případnému zásahu do stavu ovzduší a hluku.“

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí vychází ze způsobu hodnocení záměrů ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí. Krajský soud v Brně v rozsudku ze dne 26. října 2021, č.j. 67 A 6/2021-133 k vymezeným opatřením v Aktualizaci č. 1 ZÚR JMK uvedl: Navrhovatelům lze dát za pravdu v tom ohledu, že vymezení opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí v rámci SEA i v samotné aktualizaci ZÚR JMK je poměrně obecné. To však zdejší soud nepovažuje za vadu. K podobě kompenzačních opatření vymezených v rámci zásad územního rozvoje se vyjádřil Nejvyšší správní soud v rozsudku č. j. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21.6.2012 tak, že zákon nepožaduje na úrovni zásad územního rozvoje přesná a technicky konkrétní kompenzační opatření na tu kterou část záměru, u něhož dochází ke kumulaci vlivů. Pro účely stavebního zákona postačuje např. uložení povinnosti kompenzovat popsané a zhodnocené kumulativní vlivy ve vztahu ke konkrétně uvedeným předpokládaným porušením složek životního prostředí. Současně či alternativně je možno uvést příklady takových opatření, ať už technického, plánovacího nebo třeba i fiskálního rázu. Kompenzační opatření vymezená v rámci nyní napadené aktualizace ZÚR JMK podle zdejšího soudu uvedené požadavky splňují.

Hodnocením záměru DZ13 z hlediska hluku se projektant zabýval v kap. A.3.3. „Lidské zdraví, Hluková zátěž obyvatelstva“ dokumentace SEA, uvedl:

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. Naplňováním 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 popsaných výše.

Vlivy záměru DZ13 na obyvatelstvo a lidské zdraví jsou uvedeny v kap. A.6.2.2. dokumentace SEA a v kap. A.8. Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí.

Vyhodnocení vlivů A3b ZÚR JMK na životní prostředí vychází ze způsobu hodnocení záměrů ve Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí. Krajský soud v Brně v rozsudku č.j. 67 A6/2021 ze dne 26. října 2021, kterým zamítl návrh na zrušení části opatření obecné povahy Aktualizace č. 1 ZÚR JMK odkazuje na přílohu č. 1 *Metodické hodnocení dokumentace SEA*. Cit.: „...Obdobná metodologie byla použita při zpracování ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací a zdejší soud ji v rozsudku č.j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20.12.2017 považoval za příkladnou.“

Z vyhodnocení připomínky č. 4 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Připomínka č. 5

Připomínka č. 5, neprovedení územně lokalizovaného posouzení vlivů, **se nevyhovuje.**

Odůvodnění:

Podatel namítá, že nebylo provedeno posouzení vlivů návrhového koridoru na správní území jednotlivých obcí a podpůrně k tomu uvádí výňatek z rozsudku NSS ze dne 20.05.2010, č.j. 8 Ao 2/2010.

K tomu krajský úřad uvádí úplné znění části rozsudku NSS ze dne 20.05.2010, č.j. 8 Ao 2/2010:

„Navrhovatelům je však třeba přisvědčit, že předmětné vyhodnocení nepostihuje vlivy na životní prostředí s ohledem na jejich lokalizaci. Právě tato skutečnost se přitom pro vlastní přezkoumatelnost vyhodnocení jeví být zásadní. Odpůrce správně tvrdil, že smyslem vyhodnocení je získat informace ve vztahu k působení SOKP na životní prostředí jako celku. Toto komplexní hodnocení by však mělo být mj. výsledkem posouzení vlivů jednotlivých segmentů stavby SOKP na jednotlivá dotčená území. Je zřejmé, že vlivy liniových staveb se v různých částech území liší a každý úsek SOKP má nutně specifické vlivy na lokální prostředí.“

Ostatně, i v tomto případě plyne ze stanoviska ministerstva ze dne 2. 8. 2007, čj. 19763/ENV/07, požadavek zpracovat vyhodnocení jak na úrovni jednotlivých ploch a koridorů, tak vyhodnotit návrh ZÚR jako celek [srov. bod 19, příp. 20 části F) předmětného stanoviska]. Zcela předvídatelně pak ministerstvo označilo ve stanovisku ze dne 20. 10. 2009, čj. 73543/ENV/09, provedené vyhodnocení jako nedostatečné.

Provedené vyhodnocení tedy nerespektuje požadavky vznesené ministerstvem, neplní účel předmětné právní úpravy, neboť neposkytuje dostatečný odborný podklad pro rozhodování o koncepci a zejména neposkytuje veřejnosti odpovídající množství informací o vlivech koncepce na životní prostředí.“

Požadavek na posouzení vlivů návrhového koridoru na jednotlivá správní území obcí je nad rámec zákonných požadavků. Vyhodnocení vlivů na životní prostředí musí být zpracováno pro jednotlivé vymezené plochy a koridory a také pro návrh ZÚR jako celek.

K návrhu Aktualizace č. 3b ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení,

snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů jsou obsažena v příloze č. 2 „Hodnocení záměrů“ dokumentace SEA v hodnotících tabulkách.

Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) v kap. A.6. jsou popsány potencionální vlivy záměrů. Postup hodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí je dán Metodickým doporučením MŽP. Tento postup byl při hodnocení Aktualizace č. 3b ZÚR JMK použit. Metodika hodnocení je popsána v příloze č. 1 *Metodické vysvětlení* oddílu A dokumentace SEA.

V příloze č. 2 je vždy k hodnocení uveden vysvětlující komentář. Železniční doprava má pozitivní i negativní vlivy na ovzduší a obyvatelstvo. Pozitivní vliv představuje potenciál snížení emisí z automobilové dopravy převzetím části dopravních výkonů. Negativní vliv pak představuje významné riziko obtěžování hlukem, rušení spánku a narušení faktorů pohody bydlení, v bezprostředním okolí trati též vlivy vibrací.

Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměru DZ13 VRT (Praha -) hranice kraje - Brno a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách se závěrem, že využití koridoru je možné za předpokladu uplatnění navržených opatření SEA. Z hodnotících tabulek je zřejmé, že se projektant posouzení vlivů záměru na jednotlivé obce zabýval.

V kap. A.11. „*Návrh požadavků na rozhodování ve vymezených plochách a koridorech z hlediska minimalizace negativních vlivů na životní prostředí*“ jsou u záměru DZ13 uvedeny požadavky na zpřesnění a vymezení koridoru. Tyto požadavky byly promítnuty do textové části Aktualizace č. 1 ZÚR JMK v bodě (129d) do „Úkolů pro územní plánování“ a návrh Aktualizace č. 3b ZÚR JMK je nijak nemění.

Obsah a podrobnost ZÚR a vyhodnocení vlivů ZÚR na udržitelný rozvoj území je dán stavebním zákonem a prováděcí vyhláškou. V souladu s § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí ZÚR ani vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, regulačnímu plánu nebo navazujícím rozhodnutím.

Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí vychází ze způsobu hodnocení záměrů ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 ZÚR JMK na životní prostředí. Krajský soud v Brně v rozsudku č.j. 67 A6/2021 ze dne 26. října 2021, kterým zamítl návrh na zrušení části opatření obecné povahy Aktualizace č. 1 ZÚR JMK odkazuje na přílohu č. 1 „*Metodické hodnocení dokumentace SEA*“, cit.: „...*Obdobná metodologie byla použita při zpracování ZÚR JMK před nyní napadenou aktualizací a zdejší soud ji v rozsudku č.j. 65 A 3/2017-931 ze dne 20.12.2017 považoval za příkladnou.*“

K požadavku na provedení kvantitativního vyhodnocení a jeho porovnání s veřejnoprávními limity viz citace z rozsudku Nejvyššího správního soudu č. 1 Ao 7/2011-526 ze dne 21. června 2012 uvedená ve vyhodnocení připomínek č. 3 a č. 4.

KrÚ JMK přípisem ze dne 24.04.2024 požádal MŽP o stanovisko SEA k návrhu Aktualizace č. 3b ZÚR JMK, ke kterému přiložil podklady pro vydání stanoviska k návrhu koncepce podle § 10g zákona o posuzování vlivů na životní prostředí v souladu s § 42b odst. 6 stavebního zákona.

MŽP vydalo k Aktualizaci č. 3b ZÚR JMK dne 23.05.2024 pod č.j. MZP/2024/710/2606 stanovisko (tzv. stanovisko SEA). Kompletní znění stanoviska je uvedeno v kap. E Odůvodnění Aktualizace č. 3b ZÚR JMK.

Stanovisko je souhlasné a neobsahuje žádné požadavky či podmínky vůči výrokové části Aktualizace č. 3b ZÚR JMK. MŽP však ve stanovisku SEA stanovilo dva požadavky, kterými mají být zajištěny minimální možné dopady realizace Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví. Stanovisko SEA k těmto požadavkům mj. uvádí, že jsou *minimalizačními opatřeními projektového charakteru náležejícími do fáze projektové přípravy stavby a její realizace*, tedy mimo podrobnost

aktualizace. Sdělení, jak bylo stanovisko SEA zohledněno je uvedeno v kap. F Odůvodnění Aktualizace č. 3b ZÚR JMK.

Z vyhodnocení připomínky č. 5 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Připomínka č. 6

Připomínce č. 6, nerespektování stavu a hodnot území, kterým trasa VRT prochází, nesprávné vyhodnocení (přehlédnutí) konkurence koridorů několika dopravních záměrů v území, **se nevyhovuje**.

Odůvodnění:

Jak pořizovatel již uvedl k návrhu Aktualizace č. 3b ZÚR JMK bylo zpracováno Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území. Ve Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 3b ZÚR JMK na životní prostředí (oddíl A – SEA) jsou zhodnoceny všechny vlivy dle přílohy stavebního zákona, tj. také kumulativní a synergické vlivy viz kap. A.6.3 dokumentace SEA. Vyhodnocení identifikovaných vlivů záměrů a navrhovaná opatření k vyloučení, snížení, zmírnění nebo kompenzaci negativních vlivů je obsaženo v příloze č. 2 dokumentace SEA v hodnotících tabulkách. Z kap. A.6.3 a přílohy č. 2 je zřejmé, že se projektant zabýval při vyhodnocení kumulativních vlivů a synergických vlivů záměry v řešeném území. Střet nebo územní blízkost záměrů navrhovaných v Aktualizace č. 3b ZÚR JMK s ostatními záměry je přehledně uveden v tabulce přílohy č. 4 dokumentace SEA.

Z výsledku vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území je zřejmé, že navržené dopravní řešení VRT, v podrobnostech náležejících zásadám územního rozvoje, je realizovatelné. Byla navržena dostatečná opatření odpovídající podrobnosti této územně plánovací dokumentace k eliminaci negativních vlivů. Z vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území nevyplývá, že by mohlo dojít k takovému dotčení chráněných zájmů, vedoucímu k nerealizovatelnosti záměru.

K variantám řešení VRT pořizovatel uvádí, že dne 18.10.2023 proběhlo jednání na obci Troubsko se zástupci SŽDC, MD, ŘSD a dotčených obcí. Obcím byla představena vizualizace vedení VRT. Zástupci MD a SŽDC informovali zástupce obce Troubsko o důvodech výškového umístění VRT. Výstup z geologického průzkumu území přislíbili obci Troubsko zaslat. ZÚR vzhledem ke své podrobnosti neřeší výškové umístění VRT. Dílčí námitka ke třem variantám umístění trasy VRT předložených obci Troubsko oprávněným investorem je mimo podrobnost ZÚR.

Z vyhodnocení připomínky č. 6 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Připomínka č. 7

Připomínce č. 7, nesouhlasící se změnou polohy územní rezervy pro VRT, **se nevyhovuje**.

Odůvodnění:

Ze znění připomínky a polohy obce Popůvky při dálnici D1 je zřejmé, že připomínka věcně brojí pouze proti záměru DZ13 „VRT hranice kraje – Brno“ v A3 ZÚR JMK.

Po rozhodnutí Centrální komise 30.05.2018 o variantě ŽUB byla varianta VRT ve směru od Prahy do Brna v ZÚR JMK řešena jako územní rezerva. Správa železnic, jako oprávněný investor, podala žádost o vymezení návrhového koridoru jako veřejně prospěšné stavby pro umístění záměru VRT hranice Kraje Vysočina a Jihomoravského kraje – Brno (VRT Vysočina fáze I). Žádost byla podána na základě zpracované Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav (12/2020), která byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 25.01.2022. Studie proveditelnosti prověřila možnosti vedení vysokorychlostní tratě, posoudila ekonomičnost její výstavby a provozu na ní, základní technické řešení, možnou průchodnost územím a vliv stavby na životní prostředí. Z předmětné studie vyplývá, že územní koridory pro trasování VRT byly v jednotlivých úsecích upraveny na základě vyhodnocení I. etapy studie proveditelnosti (Analytické části), na základě jednání se zadavatelem a dalšími hodnotiteli a na základě doporučení Centrální komise

Ministerstva dopravy ze dne 17.12.2019. V případě územního koridoru VRT týkajícího se obce Popůvky to konkrétně znamená, že se vymezení územní rezervy RDZ02 předmětnou aktualizací ZÚR JMK mění na návrhový koridor DZ13, který je na správním území obce Popůvky od obce výrazně oddálen, což je zřejmé z výkresu I.2 *Výkres ploch a koridorů nadmístního významu včetně ÚSES*. Obchvat je vůči stávající zástavbě a obyvatelům obce Popůvky výrazně šetrnější, než trasování železnice „skrz“ obec, kdyby VRT dělila obec na dvě části.

Na názor k proběhlé prezentaci v obci má podatel právo, nicméně je třeba mít na paměti, že se jednalo o prezentaci v rámci projektové přípravy VRT garantem/investorem tohoto projektu, kterým je Ministerstvo dopravy, potažmo Správa železnic s.p. a nikoli orgán územního plánování. Nesouhlas podatele s tím, že „na prezentaci VRT v obci, byla představena jen nová trasa a obyvatelstvo nemělo možnost posoudit dopady staré a nové trasy“ a rovněž názor, že „V obci proto nebylo uspořádáno ani referendum ani veřejné zastupitelstvo“ tedy směřuje k dění na obci a způsobu jakým investor prezentoval záměr předmětného úseku VRT v této fázi přípravy obci Popůvky a jejím občanům. Pořizovatel považuje za důvodné konstatovat, že obec Popůvky proti řešení VRT obsaženém v A3b ZÚR JMK žádnou námitku neuplatnila.

Z vyhodnocení připomínky č. 7 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Připomínka č. 8

Připomínka č. 8, tvrdící, že jižní varianta VRT likviduje zeleň na území města Brna bez náhrady, **se nevyhovuje.**

Odůvodnění:

Pořizovatel považuje za důvodné zdůraznit, že výběr variant VRT není předmětem řešení A3b ZÚR JMK, neboť o nich již bylo rozhodnuto Ministerstvem dopravy, a to prostřednictvím Centrální komise dne 30.05.2018. Vybraná varianta pak byla následně zakotvena v ZÚR JMK i v ÚPmB. Konkrétně byl Aktualizací č. 1 ZÚR JMK v úseku Brno – Šakvice vymezen návrhový koridor VRT ozn. DZ11 a byla vypuštěna územní rezerva VRT RDZ02-B (varianta Petrov). Důvody pro vypuštění územních rezerv souvisejících se zapojením VRT ve variantách B Železničního uzlu Brno (ŽUB) jsou v odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK řádně uvedeny.

Pro přestavbu ŽUB ve vnitřním území města Brna platné ZÚR JMK stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci ŽUB v ÚP Brna. Návrh nového ÚPmB celou problematiku ŽUB a souvisejících staveb řeší, navíc ZÚR JMK dle § 36 odst. 3 stavebního zákona nesmí obsahovat podrobnosti náležející svým obsahem územnímu plánu, související infrastrukturu by stejně nemohly řešit.

Z výše uvedeného je zřejmé, že výběr variant VRT není předmětem řešení A3b ZÚR JMK, neboť o nich již bylo rozhodnuto.

Na názor, že jižní varianta VRT likviduje zeleň na území města Brna bez náhrady má podatel právo, nicméně jde o ničím nepodloženou domněnku, která směřuje do podrobnosti projektové přípravy stavby, kdy jsou již známy technické parametry stavby. Je třeba mít na paměti, že garantem/investorem projektové přípravy VRT je Ministerstvo dopravy, potažmo Správa železnic s.p. a nikoli orgán územního plánování. Připomínka se vztahuje k procesům, které nejsou předmětem řešení návrhu A3b ZÚR JMK, ani součástí procesu pořízení aktualizace ZÚR JMK stanoveného stavebním zákonem. Předmětná připomínka tedy věcně směřuje k projektové přípravě pro následná povolená řízení a nikoli do úrovně krajské územně plánovací dokumentace – ZÚR JMK a jejich aktualizací.

Z vyhodnocení připomínky č. 8 nevyplývá potřeba úpravy dokumentace A3b ZÚR JMK.

Kapitola N

Seznam použitých zkratek

N. Seznam použitých zkratk a pojmů

zkratka	vysvětlení zkratky
A3b ZÚR JMK	Aktualizace č. 3b Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje
A10 ZÚR KV	Aktualizace č. 10 Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina
BP	bezpečnostní pásma
č.	číslo
č. j.	číslo jednací
čl.	článek
ČNR	Česká národní rada
ČR	Česká republika
DP	dobývací prostor
DÚR	dokumentace k územnímu řízení
el.	elektrický
EU	Evropská unie
EVL	evropsky významná lokalita
ha	hektar
hl. n.	hlavní nádraží
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
JMK	Jihomoravský kraj
K+R	parkoviště „kiss and ride“ – „polib a jed“ – parkoviště, na kterém lze zastavit za účelem vystoupení a nastoupení osob, které dále využívají prostředek hromadné dopravy osob
KC	krajinný celek
k. ú.	katastrální území
KrÚ JMK	Krajský úřad Jihomoravského kraje
KV	Kraj Vysočina
m	metr
MD	Ministerstvo dopravy ČR
MK	Ministerstvo kultury ČR
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
MPO	Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR
MPR	městská památková rezervace
MPZ	městská památková zóna
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MZe	Ministerstvo zemědělství ČR
MZCHÚ	maloplošné zvláště chráněné území
MŽP	Ministerstvo životního prostředí ČR
MV	Ministerstvo vnitra ČR
NATURA 2000	soustava území ochrany přírody členských států Evropské unie
NPP	národní přírodní památka

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

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

