

**C. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti
zjištěné v územně analytických
podkladech**

C. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech

C.1. Úvod

Jedním ze základních cílů územního plánování podle § 18 odst. 1 stavebního zákona je „vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích“.

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

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

Obsah oddílu C (Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v územně analytických podkladech) vychází z ÚAP JMK 2017. Kapitoly A., B.2., B.3. a B.4. ÚAP JMK jsou hodnoceny v kapitolách C.2., C.3., C.4. a C.5. VURÚ JMK – viz následující tabulka:

Tab. C.1.1.: Přehled návaznosti kapitol ÚAP JMK 2017 a oddílu C.

ÚAP JMK 2017	oddíl C.
A. Podklady pro rozbor udržitelného rozvoje území Jihomoravského kraje	C.2.
B.2. Zjištění a vyhodnocení udržitelného rozvoje území jihomoravského kraje s uvedením jeho silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb (SWOT analýzy)	C.3.
B.3. Vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území (udržitelný rozvoj území) Jihomoravského kraje	C.4.
B.4. Určení problémů k řešení v územně plánovacích dokumentacích	C.5.

Tab. C.4.1.: Vyhodnocení vlivu A1 ZÚR JMK dle tematických okruhů ÚAP JMK z roku 2017

dílčí tematické okruhy ÚAP JMK	vliv A1 ZÚR JMK	komentář
základní charakteristiky a význam Jihomoravského kraje včetně Metropolitní rozvojové oblasti Brno		
základní charakteristiky a význam Jihomoravského kraje včetně Metropolitní rozvojové oblasti Brno	+	A1 ZÚR JMK má celkově pozitivní vliv na základní charakteristiky Jihomoravského kraje včetně Metropolitní rozvojové oblasti Brno. Podporuje rozšíření silniční sítě vymezením návrhových koridorů silniční dopravy (především DS40 a DS41), železniční sítě vymezením koridoru VRT (DZ11) a v neposlední řadě vymezením koridorů technické infrastruktury (především TEE27, TEE28 a TEP09). Vymezení těchto návrhových koridorů má vliv na zlepšení dopravní a energetické situace v území a tím pádem na celkové zlepšení hospodářské situace především v Metropolitní rozvojové oblasti Brno. A1 ZÚR JMK vymezením těchto návrhových koridorů podporuje polycentričnost území a konkurenceschopnost ostatních měst (především Kuřim, Tišnov). Podrobnější komentář k vlivům na jednotlivé charakteristiky je uveden níže.
širší vztahy kraje		
sousední kraje	+	A1 ZÚR JMK má celkově mírně pozitivní vliv na širší vztahy s okolními kraji. Jedná se o vymezení návrhových koridorů silniční a železniční dopravy, které zlepši celkovou dopravní dostupnost s Pardubickým krajem (především DS40, DS41 a DZ12). Dále se vymezují návrhové koridory technické infrastruktury (TEE27 a TEE28), které podporují záměry technické infrastruktury přesahující do Olomouckého kraje, respektive Kraje Vysočina.
sousední státy	0	A1 ZÚR JMK má mírný vliv na širší vztahy se sousedními státy. Jedná se o vymezení návrhového koridoru železniční dopravy DZ11, který je součástí záměru dopravní infrastruktury VRT Brno – Břeclav – hranice ČR/Rakousko. Toto vymezení podporuje rozvoj železniční dopravy na trase Brno – Břeclav – Wien. Další záměry A1 ZÚR JMK nemají z pohledu širších vztahů s okolními státy přímý vliv.
horninové prostředí a geologie		
geomorfologie	0	A1 ZÚR JMK nemá na stav geomorfologických tvarů na zemském povrchu v řešeném území vliv.

dílčí tematické okruhy ÚAP JMK	vliv A1 ZÚR JMK	komentář
geologie, hydrologie a svahové deformace	0	A1 ZÚR JMK nemá na geologii, hydrologii a svahové deformace na území kraje významný vliv. A1 ZÚR JMK stanovuje úkoly pro územní plánování, a to především minimalizaci vlivů na odtokové poměry.
nerostné suroviny	0	A1 ZÚR JMK respektuje ložiska nerostných surovin jako limity využití území. A1 ZÚR JMK stanovuje úkoly pro územní plánování, a to především minimalizaci vlivů ploch a koridorů na zásoby nerostných surovin.
vodní režim		
povrchové a podzemní vody	+	A1 ZÚR JMK podporuje ochranu povrchových a podzemních vod v území. Byl doplněn požadavek na zpracování Územní studie Terezín/Násedlovice, která má prověřit a zkoordinovat rozvojové záměry v území, především ve vazbě na území rezervu lokality pro akumulaci povrchových vod RLAPV07.
vodní toky	-	A1 ZÚR JMK má negativní vliv na vodní toky v území. Při vymezení některých koridorů dochází ke střetu s vodním tokem. A1 ZÚR JMK stanovuje úkoly pro územní plánování, a to především minimalizovat tyto střety formou přemostění.
vodní nádrže	0	A1 ZÚR JMK respektuje vodní nádrže, lokality pro akumulaci vod (LAPV) a chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) jako limity využití území.
lokalita pro akumulaci vod (LAPV)	0	
chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV)	0	
zranitelné oblasti	0	A1 ZÚR JMK respektuje zranitelné oblasti jako limit využití území.
záplavová území	0	A1 ZÚR JMK respektuje záplavová území jako limit využití území.
sucho	0	A1 ZÚR JMK nemá na řešení problematiky sucha na území kraje přímý vliv. ZÚR JMK řešení problematiky sucha podporují dostatečně, a proto A1 ZÚR JMK nemusela žádná opatření přidávat.
eroze	0	A1 ZÚR JMK nemá na řešení problematiky erozí na území kraje přímý vliv. ZÚR JMK řešení problematiky erozí podporují dostatečně, a proto A1 ZÚR JMK nemusela žádná opatření přidávat.
hygiena životního prostředí		
klima a ovzduší včetně vlivu na lidské zdraví	+	A1 ZÚR JMK vymezením ploch a koridorů dopravní infrastruktury vytváří pozitivní vliv na odvedení dopravy

dílčí tematické okruhy ÚAP JMK	vliv A1 ZÚR JMK	komentář
hluk včetně vlivu na lidské zdrav		z center obcí, předpokládá se snížení imisní zátěže v obcích. Z hlediska ovzduší, klimatu a hluku převažují pozitivní vlivy. A1 ZÚR JMK stanovuje úkoly pro územní plánování, které mají pozitivní vliv na problematiku ovzduší a hluku, a to zejména minimalizace negativních vlivů na lidské zdraví a obytnou funkci přilehlého území s ohledem na vlivy záměru na životní prostředí a zajištění nadstandardního protihluková opatření (např. překrytí, tunel, a to především v rámci koridoru DS40 a DS41).
ochrana přírody a krajiny		
biodiverzita a ekosystémy	+	A1 ZÚR JMK podporuje biodiverzitu a ekosystémy především vymezením návrhových prvků ÚSES (především NRBC 29 Jankovec a RMC JM36 Prosiměřice).
fauna a flora	0	A1 ZÚR JMK nemá na řešení problematiky fauny a flory na území kraje významný vliv.
krajina	0	A1 ZÚR JMK má na řešení problematiky krajiny kladný i záporný vliv. Vymezení návrhových koridorů dopravní a technické infrastruktury má negativní vliv na krajinný ráz (především DS40, DS41, DS11), nicméně A1 ZÚR JMK stanovuje úkoly pro územní plánování, a to především minimalizaci vlivů na krajinný ráz a zachování průchodnosti krajiny, které vytváří pozitivní vliv na krajinný ráz.
zemědělský půdní fond (ZPF) a pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL)		
zemědělský půdní fond (ZPF)	-	A1 ZÚR JMK podporuje účelné využití území vymezením skladebních prvků dopravní a technické infrastruktury. Vymezení skladebních prvků dopravní a technické infrastruktury se z části odehrává na pozemcích ZPF. V rámci A1 ZÚR JMK je zpracován kvalifikovaný odhad záboru půdního fondu.
pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL), lesní porosty	-	A1 ZÚR JMK podporuje účelné využití území vymezením skladebních prvků dopravní a technické infrastruktury. Vymezení skladebních prvků dopravní a technické infrastruktury se z části odehrává na pozemcích určených k plnění funkcí lesa. Například koridor železniční dopravy DZ11 prochází v lokalitě u Vranovic lesem, který spadá do evropsky významné lokality – NATURA 2000. V rámci A1 ZÚR JMK je zpracován kvalifikovaný odhad záboru pozemků určených k plnění funkcí lesa.

dílčí tematické okruhy ÚAP JMK	vliv A1 ZÚR JMK	komentář
veřejná dopravní a technická infrastruktura		
dopravní infrastruktura	+	A1 ZÚR JMK přispívá k rozvoji dopravní a technické infrastruktury vymezením skladebních prvků dopravní a technické infrastruktury. Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy (především DS40 a DS41) podporuje plynulost, bezpečnost a dostupnost dopravy v Metropolitní rozvojové oblasti Brno a dále v území od Brna směrem na sever do Pardubického kraje. Vymezení návrhových koridorů železniční dopravy VRT DZ11 podporuje plynulost, bezpečnost a dostupnost dopravy v území směrem na jih od Brna a rozšiřuje nabídku alternativní dopravy v řešeném území. Vymezení návrhových koridorů technické infrastruktury (především TEE27 a TEE28) podporuje stav elektroenergetiky v řešeném území.
technická infrastruktura	+	
sociodemografické podmínky		
obyvatelstvo a lidské zdraví	+	A1 ZÚR JMK podporuje kvalitu života obyvatel s cílem snížení disparit jednotlivých částí kraje především prověřením a vymezením návrhových koridorů a ploch dopravní (především DS40 a DS41) a technické infrastruktury (především TEE27 a TEE28). Dále A1 ZÚR JMK stanovuje úkoly pro územní plánování, a to především minimalizaci negativních vlivů na lidské zdraví a obytnou funkci přilehlého území.
občanská vybavenost	0	A1 ZÚR JMK nemá na občanskou vybavenost na území kraje přímý vliv.
hmotné statky	0	A1 ZÚR JMK respektuje hmotné statky na území kraje.
kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického	0	A1 ZÚR JMK respektuje kulturní dědictví včetně dědictví architektonického a archeologického.
bydlení		
bytový fond, bydlení	0	A1 ZÚR JMK nemá na bytový fond, bydlení a bytovou výstavbu na území kraje přímý vliv.
bytová výstavba	0	

dílčí tematické okruhy ÚAP JMK	vliv A1 ZÚR JMK	komentář
rekreace		
turistické oblasti a atraktivita	+	A1 ZÚR JMK přispívá k rozvoji turistických oblastí a atraktivit především vymezením návrhových ploch a koridorů dopravní infrastruktury. Například návrh podpovrchového vedení komunikace 43 přes Bystrc bude mít pozitivní vliv na turistickou oblast Brněnské přehrady v podobě bezkolizního pěšího a cyklistického propojení sídliště Bystrc I – přehrada.
rekreace	+	A1 ZÚR JMK přispívá k rozvoji rekreace především vymezením návrhových ploch a koridorů dopravní infrastruktury. Zkvalitnění silniční sítě umožní jednodušší dosah rekreace.
cestovní ruch	+	A1 ZÚR JMK přispívá k rozvoji cestovního ruchu vymezením návrhových prvků dopravní infrastruktury.
hospodářské podmínky		
ekonomika	+	A1 ZÚR JMK podporuje rozvoj hospodářských aktivit především vymezením návrhových ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury.
pracovní místa, dojíždka a vyjíždka za prací	+	A1 ZÚR JMK podporuje dojíždku a vyjíždku za prací v Metropolitní rozvojové oblasti Brno, dále z Brna na sever a na jih vymezením návrhových ploch a koridorů dopravní infrastruktury (především DS40, DS41, DZ11 a DZ12).
nezaměstnanost	0	A1 ZÚR JMK nemá na nezaměstnanost na území kraje přímý vliv.
sídelní struktura		
sídelní struktura	0	A1 ZÚR JMK přispívá k rozvoji kvalitní sídelní struktury na území JMK především vymezením návrhových ploch a koridorů dopravní infrastruktury. Jedná se o zlepšení dostupnosti sídel, plynulosti dopravy nebo bezpečnosti pohybu obyvatel v sídlech při minimálním zásahu do současné sídelní struktury (např. návrh podpovrchového vedení komunikace 43 v Bystrci).
sledované jevy		
sledované jevy	0	A1 ZÚR JMK má celkově indiferentní vliv na sledované jevy. Potenciálně pozitivní vliv na obyvatelstvo, ekonomickou aktivitu, každodenní dojíždku, rekreaci a technickou infrastrukturu představuje vymezení návrhových ploch a koridorů dopravní a technické infrastruktury. Sledované jevy souvisejí s charakteristikami území, které jsou okomentovány v předchozích řádcích.

C.3. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v části B.2 (SWOT analýza)

Vyhodnocení je provedeno následujícím způsobem:

- Vyhodnocení je provedeno ve čtyřech tabulkách:
 - Vyhodnocení vlivů na využití silných stránek
 - Vyhodnocení vlivů na eliminaci slabých stránek
 - Vyhodnocení vlivů na využití příležitostí
 - Vyhodnocení vlivů na eliminaci hrozeb
- Do hodnocení jsou zahrnuty vybrané silné stránky, slabé stránky, příležitosti a hrozby z části B.2 ÚAP JMK 2017, které jsou potenciálně ovlivněny návrhovými prvky A1 ZÚR JMK.
- Hodnocení je v tabulkách provedeno komentářem.

C.3.1. Vyhodnocení vlivů na využití silných stránek území JMK

Relevantní silné stránky dle ÚAP JMK 2017	Vlivy A1 ZÚR JMK
Emise produkované na jednoho obyvatele jsou, dle ČHMÚ, výrazně pod průměrem ČR	A1 ZÚR JMK posiluje vymezením návrhových koridorů silniční dopravy tuto silnou stránku.
Celková míra znečištění ovzduší Jihomoravského kraje je vyjma města Brna a jeho blízkého okolí v rámci ČR na dobré úrovni	A1 ZÚR JMK zlepšuje stav ovzduší na území města Brna vymezením návrhových koridorů silniční dopravy (především DS40 a DS41) a železniční dopravy (DZ10, DZ11, DZ12).
Existence území velkoplošné ochrany přírody a krajiny národního i mezinárodního významu: NP Podyjí, CHKO Bílé Karpaty, CHKO Moravský kras, CHKO Pálava, BR Dolní Morava, BR Bílé Karpaty	A1 ZÚR JMK nemá vliv na tuto silnou stránku.
Nadprůměrné fyzicko-geografické předpoklady k rozvoji produkční funkce zemědělství	A1 ZÚR JMK nemá vliv na tuto silnou stránku.
Na území se nachází relativně vysoká výměra ZPF vysoké kvality (cca 235 000 ha ZPF z celkové výměry JMK, tj. celkem 33 % náleží k I. a II. třídě ochrany ZPF)	Vymezení návrhových koridorů dopravní a technické infrastruktury má mírně negativní vliv na tuto silnou stránku. Celkem se jedná o zábor 604 až 670 ha půdního fondu (z toho 458 až 519 ha náleží k I. a II. třídě ochrany ZPF).
Významná poloha kraje a jeho jádrového území v evropských souvislostech – křižovatka IV. a VI.b transevropského multimodálního koridoru sítě TEN-T a nadřazených silnic I. třídy začleněných do mezinárodních tahů E	Vymezení návrhových koridorů silniční a železniční dopravy podporuje tuto silnou stránku. Především vymezení návrhových koridorů silniční dopravy DS40 a DS41 má pozitivní vliv na napojení řešeného území do transevropského multimodálního koridoru sítě TEN-T.

Relevantní silné stránky dle ÚAP JMK 2017	Vlivy A1 ZÚR JMK
Přírůstky obyvatelstva po roce 1991 v zázemí Brna (zejména SO ORP Kuřim, Šlapanice) a související zlepšování demografické struktury obyvatelstva v suburbanizovaných obcích	A1 ZÚR JMK má pozitivní vliv na tuto silnou stránku; vymezení návrhových koridorů silniční dopravy (DS33, DS40, DS41, DS42, DS43) má ve všech variantách bez podstatného rozdílu pozitivní vliv na zlepšení dostupnosti Brna ze širšího zázemí města (zejména ze SO ORP Kuřim a SO ORP Šlapanice).
Vysoká intenzita bytové výstavby, zejména v obcích v širším zázemí Brna	Vymezení návrhových koridorů silniční a železniční dopravy (zkrácení časové dostupnosti Brna) má pozitivní vliv na intenzitu bytové výstavby v širším zázemí Brna.
Pestrá nabídka pro rozmanité formy cestovního ruchu	Vymezení návrhových koridorů železniční dopravy a doplnění nových obcí do tras cyklistické dopravy má pozitivní vliv na tuto silnou stránku.
Tradice vysokého školství v Brně, podpora aplikované vědy, výzkumu, inovací; nadprůměrný podíl obyvatel s vysokoškolským vzděláním	Vymezení návrhových koridorů silniční a železniční dopravy má pozitivní vliv na zlepšení dostupnosti Brna a posiluje tuto silnou stránku.

C.3.2. Vyhodnocení vlivů na eliminaci slabých stránek území JMK

Relevantní slabé stránky dle ÚAP JMK 2017	Vlivy A1 ZÚR JMK
Zvýšené imisní a hlukové zatížení na území města Brna a především významný podíl obyvatel žijících ve zvýšeném imisním a hlukovém zatížení	Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy (především DS33, DS40, DS41, DS42, DS43) podporuje eliminaci hluku a emisí na území města Brna. Vymezení návrhových koridorů železniční dopravy (především DZ11, DZ12) podporuje eliminaci emisí a zlepšení dostupnosti města Brna s využitím alternativních dopravních prostředků.
Překračování imisních limitů benzo(a)pyrenu v oblastech s vysokou intenzitou dopravy, hustě osídlených oblastech a v obcích, kde je pro vytápění užíváno spalování pevných paliv	Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy (především DS47, DS48, DS49, DS51, DS55 a DS61) a železniční dopravy (DZ10, DZ11, DZ12) eliminuje tuto slabou stránku.
Překračování stanovených hygienických limitů hladiny hluku, zejména ze silniční dopravy v hustě obydlených oblastech	Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy (především DS33, DS40, DS41, DS42, DS43, DS61) a železniční dopravy má ve všech variantách podporuje eliminaci této slabé stránky.

Relevantní slabé stránky dle ÚAP JMK 2017	Vlivy A1 ZÚR JMK
Dálkový přenos škodlivin z Polska a MSK	A1 ZÚR JMK nemá vliv na tuto slabou stránku
Vysoká intenzita dopravy na dálnici D1 v úseku Kývalka – Holubice se sloučenými funkcemi tranzitními a obslužnými	Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy (především DS33, DS40, DS41, DS42, DS43) podporuje eliminaci této slabé stránky. Nejvýraznější vliv na eliminaci dopravy na dálnici D1 v úseku Kývalka – Holubice má varianta I/3 s jihozápadní tangentou. V ostatních variantních oblastech není mezi variantami podstatného rozdílu.
Přetížení a nevyhovující stav silnice I/43 v úseku Brno – Sebranice, II/374 v severozápadním segmentu širšího prostoru Brna a nedostatečná silniční síť v prostoru Znojma včetně souvisejících hlavních mezinárodních silničních tahů (silnice I/38 – E59 D1 – Jihlava – Znojmo – Vídeň, I/53 Znojmo – Brno), dále silnice I/19, I/23, I/41, I/53, I/54 a dílčí úseky silnice I/50	A1 ZÚR JMK podporuje eliminaci této slabé stránky. Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy severozápadně od Brna (především DS40 a DS41) vytváří podmínky pro zmírnění přetížení a zlepšení nevyhovujícího stavu silnice I/43. Dále vymezení návrhového koridoru silniční dopravy DS44 vytváří podmínky pro zlepšení nevyhovujícího stavu silnice I/23.
Omezený rozsah realizovaných úseků silnice I/42 (VMO) – problémy přetížení stávající komunikační sítě města Brna	Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy (především DS33, DS40, DS41, DS42, DS43) ve všech variantách podporuje eliminaci přetížení stávající komunikační sítě města Brna. Z hlediska vlivu na VMO mají všechny varianty ve variantní oblasti I pozitivní vliv. Dálnice D43-silnice I/43 převezme část dopravní zátěže VMO. Z hlediska komunikační sítě v Bystrci a Kníničkách jsou výhodnější „silniční“ varianty I/2 a I/3 zejména kvůli vymezeným dvěma MÚK. Dálniční varianta s jednou křižovatkou by byla pro Bystrc nepříznivá a pro okolní MČ velmi problematická. Bystrc by tak byla napojena na vyšší dopravní systém velmi zprostředkovaně přes vysoký tranzit po místní síti (zatížení místní sítě i okolních MČ).
Průchod silnic II. a III. třídy zastavěným územím sídel	Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy v podobě obchvatů obcí (především DS33, DS40, DS41, DS42, DS43, DS61) podporuje eliminaci této slabé stránky.
Z hlediska dostupnosti obcí k dálnicím, a silnicím I. a II. třídy jsou nepříznivě napojeny obce západní a jižní okrajové části SO ORP	Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy podporuje eliminaci této slabé stránky. Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy

Relevantní slabé stránky dle ÚAP JMK 2017	Vlivy A1 ZÚR JMK
Znojmo, severovýchodní část SO ORP Tišnov, jihozápadní oblast SO ORP Boskovice, jižní a východní část SO ORP Veselí na Moravě	(především DS40 a DS41) zlepšuje napojení SO ORP Tišnov na dálniční síť.
Nedokončená modernizace I. tranzitního železničního koridoru v úseku Česká Třebová – Brno nesplňuje základní standardy dohody AGC – hlavní železniční magistrály, do jejichž sítě je trať začleněna	Vymezení návrhového koridoru železniční dopravy DZ12 podporuje eliminaci této slabé stránky.
Nevyhovující stav železničního uzlu Brno – většina zaústěných tratí neumožňuje plné využití potenciálu příměstské železnice v Metropolitní rozvojové oblasti Brno	A1 ZÚR JMK vytváří podmínky pro řešení této slabé stránky v ÚPD.
Nevyhovující úroveň úseku železniční trati Brno – Přerov významného mezinárodního koridoru Vídeň – Brno – Ostrava – Varšava	A1 ZÚR JMK nemá vliv na tuto slabou stránku.
Příliš silná polarizace sídelní struktury v důsledku existence dominantního městského centra národního významu – předpoklad pro vznik hlubokých regionálních disparit	A1 ZÚR JMK má vliv na tuto slabou stránku. Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy, především v širším zázemí města Brno (především DS33, DS40, DS41, DS42, DS43), vytváří podmínky pro eliminaci polarizace sídelní struktury (snížení času dojížděky za prací do města Brna, nebrání lidem v bydlení ve vzdálenějších sídlech). Vliv všech variant návrhových koridorů silniční dopravy je obdobný.
Nižší míra pracovní autonomie pracovních mikroregionů v širším zázemí Metropolitní rozvojové oblasti Brno, související vysoké hodnoty denní vyjížděky za prací mimo obec v tomto území	A1 ZÚR JMK má mírně negativní vliv na tuto slabou stránku. Vymezení jednotlivých návrhových koridorů silniční a železniční dopravy, především v širším zázemí Metropolitní rozvojové oblasti Brno, podporuje předpoklad dalšího zvýšení hodnot denní vyjížděky za prací mimo obec.

C.3.3. Vyhodnocení vlivů na využití příležitostí území JMK

Relevantní příležitosti dle ÚAP JMK 2017	Vlivy A1 ZÚR JMK
Území s příznivými přírodními podmínkami pro akumulaci povrchových vod (LAPV)	A1 ZÚR JMK vytváří podmínky pro využití této příležitosti prověřením územních rezerv pro vodní hospodářství.
Pozitivní dopady vyřešení dopravní situace v Metropolitní rozvojové oblasti Brno ve výrazném snížení imisního a hlukového zatížení v centrální části Brna, jedná se především o dostavbu VMO a D43	Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy (především DS33, DS40, DS41, DS42, DS43) má ve všech variantách pozitivní vliv na snížení imisního a hlukového zatížení v centrální části Brna (dálnice D43-silnice I/43 převezme část dopravní zátěže VMO).
Zásadními opatřeními v dopravě (zejména výstavba obchvatů a páteřních komunikací mimo zastavěné části obcí) lze souběžně snížit v sídlech znečištění ovzduší i hlukovou zátěž	Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy (především DS33, DS40, DS41, DS42, DS43) využívá příležitosti snížení znečištění ovzduší a hlukové zátěže v sídlech.
Jednotně, koncepčně zpracované vymezení regionální a nadregionální úrovně ÚSES pro celé území kraje vymezením v zásadách územního rozvoje	Vymezení návrhových prvků ÚSES (především na Znojemsku) má pozitivní vliv na využití této příležitosti
Zkapacitnění dálnice D1 v úseku hr. Kraje Vysočina – Kývalka – Holubice	A1 ZÚR JMK nemá vliv na využití této příležitosti.
Zkvalitnění a zkapacitnění dopravního napojení JMK na Pardubický, Královéhradecký a Olomoucký kraj, zlepšení dopravní dostupnosti města Brna ze severních částí JMK – dálnice D43 (Brno – Moravská Třebová) a D55, která propojí Břeclav přes Hulín a Přerov s Olomoucí	Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy (především DS33, DS40, DS41, DS42, DS43) a železniční dopravy (DZ12) má pozitivní vliv na využití této příležitosti.
Příprava a realizace chybějících obchvatů silnic I. třídy (zejm. Znojma, Břeclavi, Mikulova a Lechovic)	Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy (především DS17 u Mikulova) má pozitivní vliv na využití této příležitosti.
Realizace VMO v Brně včetně navazujících dopravních staveb	Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy (především DS33, DS40, DS41, DS42, DS43) má vliv na snížení zatížení VMO a podporuje realizaci navazujících dopravních staveb.
Intenzivně připravovaná modernizace tratě Brno – Přerov, tzv. „Nová Přerovská trať“ jako součást severojižního TEMMK umožní přímé napojení města Brna, mezinárodního letiště Brno-Tuřany a celého rozvojového území do transevropské	A1 ZÚR JMK nemá vliv na využití této příležitosti.

Relevantní příležitosti dle ÚAP JMK 2017	Vlivy A1 ZÚR JMK
sítě – předpoklad pro vyšší dynamiku ekonomického rozvoje	
Rozvoj šetrné formy každodenní dopravy (cyklistika), rekreace a turistiky	Doplnění nových obcí do tras cyklistické dopravy a vymezení nových návrhových koridorů cyklistické dopravy (Brno – Jinačovice – Kuřim; Střelice – Rebešovice – Cyklistická stezka Brno-Wien) má pozitivní vliv na rozvoj šetrné formy každodenní rekreace.
Růst počtu obyvatel v některých částech kraje (zejména v suburbanizovaných územích) může vyvolat poptávku po nových zařízeních občanské vybavenosti	Vymezení návrhových koridorů dopravní infrastruktury má pozitivní vliv na zlepšení dostupnosti Brna a na růst počtu obyvatel v širším zázemí Brna. Nicméně nemusí mít vliv na poptávku po nových zařízeních občanské vybavenosti.
Proces reurbanizace/gentrifikace, znovuoživení jádrových částí měst	A1 ZÚR JMK nemá přímý vliv na využití této příležitosti.
Využití výhod silně urbanizovaného území v okolí Brna	Vymezení návrhových koridorů silniční a železniční dopravy v okolí Brna (především DS40, DS41, DZ11 a DZ12) využívá výhod a atraktivity urbanizovaného Brna (např. vyšší nabídka pracovních příležitostí, hospodářských činností, turistických atrakcí) a zvyšuje dostupnost sídel v širším zázemí města. Jedná se například o potenciální nárůst cestovního ruchu a rekreace v dopravně dostupných sídlech.
Vytvoření efektivních rozvojových politik pro poměrně dobře odstupňované hierarchické úrovně regionálních, mikroregionálních a lokálních center	A1 ZÚR JMK nemá vliv na využití této příležitosti.
Podpora polycentrického sídelního rozvoje v oblastech jižní a jihovýchodní Moravy; v modifikované podobě také v Metropolitní rozvojové oblasti Brno	A1 ZÚR JMK má vliv na zlepšení dostupnosti Brna a vytváří podmínky pro polycentrický sídelní rozvoj Metropolitní rozvojové oblasti Brno. Nicméně v jižní a jihovýchodní části kraje nemá A1 ZÚR JMK na polycentrický sídelní rozvoj výrazný vliv.
Profilace Brna jako silného centra inovativní produkce a přelévání případných pozitivních efektů do ostatních částí kraje	Vymezení návrhových koridorů silniční a železniční dopravy v okolí města Brna (především DS40, DS41, DZ11 a DZ12) zlepšuje dostupnost a podporuje profilaci Brna jako

Relevantní příležitosti dle ÚAP JMK 2017	Vlivy A1 ZÚR JMK
	silného centra inovativní produkce a potenciálně přelévá pozitivní efekty do ostatních částí kraje.
Strategická poloha Brna na křižovatce multimodálních dopravních koridorů mezinárodního významu pro rozvoj výroby, logistiky, vědy a výzkumu	Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy (především DS33, DS40, DS41, DS42, DS43) a železniční dopravy (DZ11, DZ12) podporuje tuto příležitost.

C.3.4. Vyhodnocení vlivů na eliminaci hrozeb území JMK

Relevantní hrozby dle ÚAP JMK 2017	Vlivy A1 ZÚR JMK
Trvale rostoucí zatížení vozidlovou dopravu a tomu neodpovídající rozvoj dopravní sítě, což vede mj. k nárůstu imisního a hlukového zatížení na větším území, než by tomu bylo při odpovídající konfiguraci sítě. Hrozbou je další zdržování prioritních komunikací (např. D52 a D43).	Vymezení návrhových koridorů silniční (především DS40, DS41, DS45, DS56) a železniční (DZ11, DZ12) podporuje eliminaci. Vymezené varianty ve variantní oblasti I. nemají na tuto hrozbu výrazně rozdílný vliv.
Významnou hrozbou je i změna imisního limitu pro škodlivinu $PM_{2,5}$. Tato změna povede k významnému nárůstu lokalit s překročením imisního zatížení. Na úrovni jihomoravského kraje lze předpokládat překračování imisních limitů pro škodlivinu $PM_{2,5}$ na cca 1/3 jihomoravského kraje a cca 1/2 obyvatel bude žít v území s překročenými imisními limity.	A1 ZÚR JMK nemá vliv na eliminaci této hrozby. (pozn. hodnota imisního limitu $PM_{2,5}$ (průměrná roční koncentrace) je v současné době $25 \mu g \cdot m^{-3}$, avšak od roku 2020 bude platit zpřísněný limit s hodnotou $20 \mu g \cdot m^{-3}$)
Významnou hrozbou jsou zastavěná území v blízkosti připravovaných dopravních záměrů, včetně přivaděčů k těmto dopravním záměrům.	A1 ZÚR JMK nemá vliv na tuto hrozbu. Nicméně vymezení návrhových koridorů silniční dopravy je trasováno tak, aby nedocházelo ke střetu se zastavěným územím a zastavitelnými plochami.
Výstavba protihlukových opatření na páteřních komunikacích není v některých lokalitách dostatečná.	Opatření v rámci A1 ZÚR JMK podporují eliminaci této hrozby stanovením nadstandartních protihlukových opatření (např. překrytí, tunel), a to zejména v rámci návrhových koridorů dopravní infrastruktury DS40 a DS41.
Střety dopravní a technické infrastruktury se zájmy ochrany přírody a krajiny	A1 ZÚR JMK nemá výrazný vliv na tuto hrozbu; vymezení návrhových koridorů není ve výrazném střetu se zájmy ochrany přírody a krajiny. Viz kap. C.5.

Fragmentace krajiny a zvyšování bariérového efektu u liniových a plošně rozsáhlých staveb ve vztahu k přírodním migračním liniím v území	A1 ZÚR JMK vytváří podmínky pro eliminaci této hrozby vymezením liniových koridorů a stanovením opatření takovým způsobem, aby nedocházelo k navyšování bariérového efektu ve vztahu k přírodním migračním liniím v území (např. vymezením koridoru dopravní infrastruktury souběžně s již existujícím koridorem).
Enormní nárůst osobní a nákladní silniční dopravy, zvláště dálkové tranzitní, která je dnes oproti kolejové dopravě prostorově a časově flexibilnější (doprava z místa na místo bez nezbytné překládky)	Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy (především DS40, DS41, DS45, DS56) podporuje eliminaci nárůstu intenzity dopravy na jednotlivých komunikacích. Nová výstavba na jednu stranu představuje riziko v podobě nárůstu automobilové dopravy v těchto lokalitách, nicméně podporuje snížení dopravní intenzity na jiných komunikacích a podporuje celkovou plynulost a bezpečnost silniční dopravy.
Zvyšující se tlak na rozsah a kapacitu dálniční a silniční infrastruktury – rostoucí zábery, nepříznivé dělící účinky liniových staveb v území, zvětšování podílu zpevněných ploch	Vymezení návrhových koridorů především silniční dopravy zvyšuje riziko této hrozby.
Zdržování realizace dálnice D52 a D43, prioritně v úseku Brno/D1 – Kuřim	Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy (především DS40 a DS41) a stanovením nadstandartních protihlukových opatření podporuje eliminaci této hrozby.
Neřešení existujících bodových i liniových dopravních závad a jiných nedostatků (obchvatů sídel, modernizace silnic nižších tříd a opatření směřujících k bezpečnějšímu provozu)	Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy jako jsou obchvaty obcí, přeložky silnic a odpočívky (především DS06, DS10, DS17, DS47, DS48, DS49, DS50, DS51, DS53, DS55, DS56, DS57, DS59, DS61, DS62, DS63 a DS64) podporuje eliminaci této hrozby.
Neujasněnost koncepce vysokorychlostních tratí	Vymezení návrhového koridoru železniční dopravy DZ11 má pozitivní vliv na eliminaci této hrozby.
Neustále se zhoršující železniční napojení města Brna a s tím související zintenzivnění přesunu cestujících a nákladů na kamiony a do automobilů na silnicích. Pokles atraktivity města Brna v důsledku neřešení přestavby železničního uzlu Brno.	Vymezení návrhových koridorů železniční dopravy (především DZ11, DZ12) má pozitivní vliv na eliminaci cestujících a nákladů v kamionech a automobilech na silnicích. Dále A1 ZÚR JMK vytváří podmínky pro přestavbu železničního uzlu Brno.

Pokračující koncentrace obyvatelstva do Metropolitní rozvojové oblasti Brna, a to na úkor ostatních částí kraje	A1 ZÚR JMK podporuje eliminaci této hrozby. Vymezením koridorů silniční a železniční dopravy (především DS40, DS41, DZ11, DZ12) vytváří vhodné podmínky ke snížení časové a ekonomické dostupnosti města Brna, čímž omezuje nutnost stěhování obyvatel.
Pokles významu malých obslužných center v důsledku zvýšené mobility obyvatelstva a rostoucí dojížděky za službami do center vyššího řádu	Vymezení návrhových koridorů zejména silniční a železniční dopravy v oblasti Brna (především DS40, DS41, DZ11, DZ12) nepodporuje eliminaci této hrozby.
Prodlužování časových vzdáleností mezi místem bydliště a pracoviště, tvorba enkláv „rezidenčních nocleháren“	A1 ZÚR JMK vymezením návrhových koridorů silniční a železniční dopravy napomáhá ke zkrácení časové vzdálenosti mezi místem bydliště a pracovištěm (především DS40, DS41, DZ11, DZ12), nicméně neřeší problematiku tvorby enkláv „rezidenčních nocleháren“.
Dekonzcentrace nerezidenčních aktivit a pracovních příležitostí do zázemí Brna, riziko vzniku tzv. křížové dojížděky za prací (cross-commuting)	Vymezení návrhových koridorů silniční a železniční dopravy v oblasti Brna (zlepšení dostupnosti jednotlivých míst) nenapomáhá k eliminaci této hrozby.

C.4. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v části B. 3 (udržitelný rozvoj území)

Hlavním cílem hodnocení je posoudit vliv jednotlivých částí A1 ZÚR JMK na stav vyváženosti územních podmínek SO ORP pro URÚ obsažený v části B.3 ÚAP JMK 2017.

Hodnocení bylo provedeno následujícím způsobem:

- Bylo provedeno vyhodnocení na základě stavu vyváženosti územních podmínek SO ORP pro URÚ (převzato z ÚAP JMK 2017), jehož přehled je uveden v níže uvedené tabulce.
- Plochy a koridory územních rezerv nebyly do hodnocení zahrnuty, jelikož jejich potřeba a plošné nároky budou prověřeny teprve v budoucnu (viz § 36 odst. 1 stavebního zákona) a případně vloženy jako návrhové plochy a koridory do aktualizovaných ZÚR JMK. Toto lze rovněž odvodit z § 36 odst. 1 stavebního zákona, kde je uvedeno, že se územní rezervy z hlediska vlivů na životní prostředí a evropsky významné lokality a ptačí oblasti neposuzují.
- Vyhodnocení vyváženosti územních podmínek pro udržitelný rozvoj území v RURÚ bylo provedeno za jednotlivé pilíře (environmentální, sociální a hospodářský). Dle kombinace hodnocení tří pilířů pak bylo každé SO ORP zařazeno do jedné ze 7 kategorií:
 - SO ORP v kategorii 1 (Kuřim a Šlapanice) vykazují pozitivní hodnocení všech tří pilířů;
 - SO ORP v kategorii 2a, 2b, 2c (Blansko, Boskovice, Brno, Ivančice, Pohořelice, Rosice, Slavkov u Brna, Tišnov, Vyškov a Židlochovice) mají negativně hodnocený jeden z pilířů.
 - SO ORP v kategorii 3a, 3b (Boskovice, Břeclav, Bučovice, Hodonín, Hustopeče, Mikulov a Veselí nad Moravou) vykazují negativní stav ve dvou pilířích.
 - SO ORP v kategorii 4 (Kyjov, Moravský Krumlov a Znojmo) mají špatný stav všech tří pilířů.Z prostorového uspořádání je zřejmé, že nejlepší územní podmínky mají SO ORP v těsném zázemí Brna (Kuřim a Šlapanice). Samotné Brno je hodnoceno pozitivně v sociálním a hospodářském pilíři, ale negativně v pilíři environmentálním. V širším zázemí Brna spadají jednotlivé SO ORP do kategorie 2, ve které převažují pozitivní jevy, ale jeden z pilířů je nevyhovující. Zpravidla je v SO ORP severovýchodně od Brna nevyhovující pilíř sociální (Blansko a Vyškov), severozápadně pilíř hospodářský (Rosice a Tišnov) a jižně pilíř environmentální (Pohořelice, Slavkov u Brna a Židlochovice). Naopak hodnocení všech tří pilířů jako nevyhovující mají SO ORP, které se nachází v periferních oblastech v blízkosti krajských nebo státních hranic (Kyjov, Moravský Krumlov a Znojmo).
- Hodnocení stavu vyváženosti územních podmínek SO ORP z ÚAP JMK 2017 je hodnoceno podle následující stupnice:

○ +	pozitivní vliv,
○ 0	žádný nebo zanedbatelný vliv,
○ –	negativní vliv.
- Vyhodnocení jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje je provedeno kvalitativně na základě znalosti území a interpretace ukazatelů/indikátorů.

Tab. C.4.1.: Přehled hodnocení stavu vyváženosti územních podmínek SO ORP pro URÚ (ÚAP JMK 2017)

kód ORP	název ORP	hodnocení environmentálního pilíře	hodnocení sociálního pilíře	hodnocení hospodářského pilíře	kombinace hodnocení	kategorie
6201	Blansko	+	-	+	+ - +	2a
6202	Boskovice	+	-	-	+ - -	3a
6203	Brno	-	+	+	- + +	2c
6204	Břeclav	-	-	+	- - +	3b
6205	Bučovice	-	-	+	- - +	3b
6206	Hodonín	+	-	-	+ - -	3a
6207	Hustopeče	-	-	+	- - +	3b
6208	Ivančice	+	-	+	+ - +	2a
6209	Kuřim	+	+	+	+ + +	1
6210	Kyjov	-	-	-	- - -	4
6211	Mikulov	+	-	-	+ - -	3a
6212	Moravský Krumlov	-	-	-	- - -	4
6213	Pohořelice	-	+	+	- + +	2c
6214	Rosice	+	+	-	+ + -	2b
6215	Slavkov u Brna	-	+	+	- + +	2c
6216	Šlapanice	+	+	+	+ + +	1
6217	Tišnov	+	+	-	+ + -	2b
6218	Veselí n. Moravou	+	-	-	+ - -	3a
6219	Vyškov	+	-	+	+ - +	2a
6220	Znojmo	-	-	-	- - -	4
6221	Židlochovice	-	+	+	- + +	2c

- Souhrnné vyhodnocení vlivu A1 ZÚR JMK na stav územních podmínek SO ORP pro URÚ je uvedeno v souhrnné tabulce. Souhrnná tabulka uvádí jednak hodnocení převzaté z ÚAP JMK 2017 a především vyhodnocení vlivu A1 ZÚR JMK. Vlivy jsou hodnoceny podle následující stupnice:

- + pozitivní vliv,
- 0 žádný nebo zanedbatelný vliv,
- - negativní vliv.

Tab. C.4.2.: Vyhodnocení vlivu A1 ZÚR JMK na vyváženost jednotlivých pilířů územních podmínek pro udržitelný rozvoj v SO ORP JMK

kód ORP	název ORP	hodnocení ÚAP JMK 2017			vliv A1 ZÚR JMK		
		environmentální pilíř	sociální pilíř	hospodářský pilíř	environmentální pilíř	sociální pilíř	hospodářský pilíř
6201	Blansko	+	-	+	0	+	+
6202	Boskovice	+	-	-	0	+	+
6203	Brno	-	+	+	+	+	+
6204	Břeclav	-	-	+	0	0	0
6205	Bučovice	-	-	+	0	0	0
6206	Hodonín	+	-	-	0	0	0
6207	Hustopeče	-	-	+	0	+	+
6208	Ivančice	+	-	+	0	0	0
6209	Kuřim	+	+	+	+	+	+
6210	Kyjov	-	-	-	0	0	0
6211	Mikulov	+	-	-	0	0	0
6212	Moravský Krumlov	-	-	-	0	0	0
6213	Pohořelice	-	+	+	0	0	0
6214	Rosice	+	+	-	+	+	+
6215	Slavkov u Brna	-	+	+	0	0	0
6216	Šlapanice	+	+	+	+	+	+
6217	Tišnov	+	+	-	+	+	+
6218	Veselí n. Moravou	+	-	-	+	+	+
6219	Vyškov	+	-	+	0	0	0
6220	Znojmo	-	-	-	+	0	0
6221	Židlochovice	-	+	+	0	0	+

Závěr

A1 ZÚR JMK podporuje vyváženost udržitelného rozvoje území. Vymezením koridorů silniční dopravy má potenciálně pozitivní vliv na všechny tři pilíře. Jedná se například o snížení imisí a hluku v sídlech, v jejichž blízkosti jsou vymezeny návrhové koridory pro silniční obchvaty. Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy pozitivně ovlivní dostupnost, plynulost a bezpečnost silniční dopravy, což má potenciálně pozitivní vliv na spokojenost obyvatel a hospodářský rozvoj území.

A1 ZÚR JMK vymezením koridorů železniční dopravy (především vymezení koridoru vysokorychlostní tratě) vytváří dobré podmínky pro vyváženost udržitelného rozvoje území. Nízkouhlíková a hromadná doprava má potenciálně pozitivní vliv na stav environmentálního pilíře. Dostupnost, rychlost a plynulost železniční dopravy má potenciálně pozitivní vliv na stav sociálního a hospodářského pilíře.

Dále A1 ZÚR JMK vymezuje návrhové plochy a koridory technické infrastruktury (nadmírné elektrické vedení, plynovod, protipovodňová opatření), které mají potenciálně pozitivní vliv především na hospodářský pilíř. V neposlední řadě má A1 ZÚR JMK vymezením návrhových plochy a koridorů pro ÚSES potenciálně pozitivní vliv na environmentální pilíř udržitelného rozvoje území.

C.5. Vyhodnocení vlivů na skutečnosti zjištěné v části B.4 (určení problémů k řešení v územně plánovacích dokumentacích)

Hlavním cílem hodnocení je posoudit vliv jednotlivých částí A1 ZÚR JMK na problémy určené k řešení v ÚPD obsažené v části B.4 ÚAP JMK 2017.

Vyhodnocení je provedeno následujícím způsobem:

- Vyhodnocení je provedeno v devíti tabulkách:
 - Tab. C.5.1: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení urbanistických závad
 - Tab. C.5.2: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení dopravních závad
 - Tab. C.5.3: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění dopravních problémů
 - Tab. C.5.4: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení hygienických závad
 - Tab. C.5.5: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území
 - Tab. C.5.6: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení střetů záměrů na provedení změn v území s limity využití území
 - Tab. C.5.7: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení slabých stránek
 - Tab. C.5.8: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení hrozeb
 - Tab. C.5.9: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení rizik souvisejících s nevyvážeností územních podmínek udržitelného rozvoje území
- Hodnocení je v tabulkách provedeno komentářem.

Tab. C.5.1.: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení urbanistických závad

Závada	Vyhodnocení
Suburbanizace v území Metropolitní rozvojové oblasti Brno	A1 ZÚR JMK podporuje řešení této urbanistické závady především vymezením koridorů silniční dopravy (především DS40 a DS41). Přispívá tak k rozvedení dopravních proudů do koridorů, které budou schopny ochránit dotčená sídla v Metropolitní rozvojové oblasti Brno (zvláště Brno) před nadbytečnou dopravou při maximální eliminaci negativních dopadů dopravy na životní prostředí a lidské zdraví.
Fotovoltaické elektrárny	A1 ZÚR JMK neodstraňuje tuto urbanistickou závadu.

Tab. C.5.2.: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení dopravních závad

Závada	Vyhodnocení
Nevyhovující dopravní propojení Brna s jižní a jihozápadní částí kraje	A1 ZÚR JMK vymezuje koridory silniční a železniční dopravy (především DS47, DS49, DS57 a DZ11), které přispívají ke zlepšení dopravního napojení Brna s jižní a jihozápadní částí kraje a z části odstraňuje tuto dopravní závadu.
Nevyhovující dopravní propojení Brna severním směrem (Moravská Třebová)	A1 ZÚR JMK vymezuje koridory silniční a železniční dopravy (především DS40, DS41, DS45, DS46, DZ12), které přispívají ke zlepšení dopravního napojení Brna se severní částí kraje.
Nedořešené umístění železniční stanice Brno – hlavní nádraží	A1 ZÚR JMK vytváří podmínky pro řešení umístění železniční stanice Brno – hlavní nádraží.
Průchod dálnice D1 Metropolitní rozvojovou oblastí Brno	A1 ZÚR JMK přispívá k lepšímu začlenění D1 do silniční sítě na území Metropolitní rozvojové oblasti Brno. Stanovuje podmínky pro MÚK, které zlepší obsluhu Metropolitní oblasti a zároveň nezhoršuje životní podmínky obyvatel Brna. Vymezení návrhových koridorů silniční dopravy DS40 a DS41 vytváří alternativní cestu pro automobilovou dopravu z dálnice D1 na jihozápadě Brna do sídel severně od Brna (např. Kuřim, Tišnov).

Tab. C.5.3: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění dopravních problémů

Problém	Vyhodnocení
Výběr varianty D43	A1 ZÚR JMK vymezuje koridory silniční dopravy (DS40, DS41, DS43, DS45, DS46). V návaznosti na vymezení těchto koridorů A1 ZÚR JMK podrobněji prověřuje výběr z možných variant umístění D43.
Vysokorychlostní tratě	A1 ZÚR JMK podporuje řešení vysokorychlostních tratí (především vymezením koridoru železniční dopravy DZ11).
Průplavní spojení D O L	A1 ZÚR JMK nemění prvky ZÚR JMK týkající se průplavního spojení D-O-L.

Tab. C.5.4: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení hygienických závad

Závada	Vyhodnocení
Zatížení území imisemi	A1 ZÚR JMK podporuje zlepšení kvality ovzduší vymezením koridorů silniční dopravy (především DS40 a DS41) a čímž napomáhá k postupnému nahrazování stávajících imisních zdrojů technicky dokonalejším řešením.
Zatížení území hlukem	A1 ZÚR JMK podporuje minimalizaci zatížení sídel hlukem vymezením koridorů silniční dopravy (především DS40 a DS41) a stanovením nadstandardních protihlukových opatření (např. překrytí, tunel).
Znečištění vodních toků	A1 ZÚR JMK nemá přímý vliv na tuto záadu.

Tab. C.5.5: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území

Označení střetu	Vyhodnocení
Střet záměru dopravní infrastruktury DZ10 se záměry technické infrastruktury (TEE08, TEE25, TEP04) a skladebními prvky ÚSES (NRBC 93, RBC 19).	A1 ZÚR JMK úpravou koridoru DZ10 nemění rozsah střetu s technickou infrastrukturou ani se skladebními prvky ÚSES.

Pozn.: Tabulka obsahuje výčet vzájemných střetů záměrů na provedení změn v území (ÚAP JMK 2017), které souvisí s vymezenými koridory v rámci A1 ZÚR JMK.

Tab. C.5.6.: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení střetů záměrů na provedení změn v území s limity využití území

Označení střetu	Vyhodnocení
Střet záměru dopravní infrastruktury DZ10 s vybranými limity využití území: CHLÚ, Q100. OPVZ, T501, PO, NPP.	A1 ZÚR JMK úpravou koridoru DZ10 významným způsobem nemění rozsah střetu s vybranými limity území.
Střet záměru Opatření na hlavních brněnských tocích s vybranými limity území: OPVZ, EVL, PP.	A1 ZÚR JMK vymezením koridoru POP10 významným způsobem nemění stávající rozsah střetu s vybranými limity. Nově dochází ke střetu s dalším vybraným limitem území: záplavové území Q100.

Pozn.: Tabulka obsahuje výčet vybraných střetů záměrů na provedení změn v území s limity využití území (ÚAP JMK 2017), které souvisí s vymezenými koridory v rámci A1 ZÚR JMK.

Tab. C.5.7.: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení slabých stránek

Slabá stránka	Vyhodnocení
Plošná nerovnoměrnost socioekonomického rozvoje	A1 ZÚR JMK vytváří podmínky pro zmírnění plošné nerovnoměrnosti socioekonomického rozvoje především vymezením koridorů silniční a železniční dopravy mimo území města Brna (především DS41, DS58, DS59, DS61, DZ11, DZ12).
Nedostatečná vodohospodářská infrastruktura	A1 ZÚR JMK vytváří podmínky pro zlepšení této slabé stránky vymezením koridoru POP10 Opatření na hlavních brněnských tocích.
Špatná dopravní dostupnost do krajského města	A1 ZÚR JMK vytváří podmínky pro zlepšení této slabé stránky vymezením koridorů dopravní infrastruktury (především DS57, DS59, DZ11).
Sucho	A1 ZÚR JMK vytváří podmínky pro zlepšení této slabé stránky prověřením územních rezerv pro vodní hospodářství.
Vodní a větrná eroze	A1 ZÚR JMK nemá přímý vliv na tuto slabou stránku.
Stárnutí populace	A1 ZÚR JMK nemá přímý vliv na tuto slabou stránku.

Tab.C.5.8.: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení hrozeb

Hrozba	Vyhodnocení
Zablokování rozvoje infrastruktury	A1 ZÚR JMK vytváří podmínky pro realizaci rozvojových záměrů infrastruktury na území JMK.
Rostoucí intenzita individuální automobilové dopravy	A1 ZÚR JMK vytváří podmínky pro zlepšení infrastruktury hromadné dopravy vymezením koridorů železniční dopravy (především DZ11). Dále vytváří podmínky pro bezpečnější provoz silniční dopravy vymezením koridorů silniční dopravy (především DS51, DS61)
Prohlubování závislosti širšího spádového území města Brna	A1 ZÚR JMK nemá přímý vliv na tuto hrozbu.
Hrozba marginalizace území podél jihozápadní hranice Jihomoravského kraje.	A1 ZÚR JMK nemá přímý vliv na tuto hrozbu.

Tab. C.5.9.: Vyhodnocení vlivů na Požadavky na odstranění nebo omezení rizik souvisejících s nevyvážeností územních podmínek udržitelného rozvoje území

Riziko	Vyhodnocení
Nevyváženost územních podmínek udržitelného rozvoje území	A1 ZÚR JMK podporuje minimalizaci nevyváženosti územních podmínek URÚ, zejména vymezením koridorů dopravní a technické infrastruktury (např. DS17, DS59, DZ11, TEP09).

D. Případné vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením, avšak nepodchycené v územně analytických podkladech, například skutečnosti zjištěné v doplňujících průzkumech a rozborech

D. Případné vyhodnocení vlivů na jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením, avšak nepodchycené v územně analytických podkladech, například skutečnosti zjištěné v doplňujících průzkumech a rozborech

V ÚAP JMK 2017 nejsou sledovány záměry **TEE27** – zdvojení VVN 400 kV Sokolnice – hranice kraje (– Otrokovice) a **TEE28** – zdvojení VVN 400 kV Veverské Knínice – hranice kraje (– Slavětice).

Tyto záměry nemají zvláště negativní vliv na stav a vývoj území. Jsou hodnoceny v kap. C. stejným způsobem jako záměry v ÚAP JMK 2017 podchycené.

**E. Vyhodnocení přínosu A1 ZÚR JMK
k naplnění priorit územního
plánování pro zajištění
udržitelného rozvoje území obsa-
žených v politice územního rozvoje**

E. Vyhodnocení přínosu A1 ZÚR JMK k naplnění priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v politice územního rozvoje

Republikové priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území jsou stanoveny v kapitole 2. Politiky územního rozvoje ČR ve znění Aktualizace č. 1 a 2 (dále také „PÚR ČR“).

V následujícím přehledu jsou uvedeny způsoby, jakými jsou Aktualizací č. 1 ZÚR JMK dotčené republikové priority ZÚR JMK naplňovány.

Tab. E. 1.: Priority územního rozvoje pro zajištění udržitelného rozvoje území

ZÚR JMK	vztah k politice územního rozvoje a ke krajským koncepcím
(9) Vytvářet územní podmínky pro zajištění a podporu optimalizované obslužnosti technickou infrastrukturou všech částí kraje. U zastavitelných ploch dbát zvláště na dostatečnou kapacitu veřejné technické infrastruktury i v souvislosti s širšími vazbami v území.	Je v souladu zejména s články (23) a (30) republikových priorit k zohledňování požadavků na zkvalitnění technické infrastruktury, úroveň technické infrastruktury zohledňující kvalitu života v současnost i v budoucnosti. Upřednostňuje se centrální čištění odpadních vod na mechanicko-biologických ČOV před čištěním vod v malých ČOV či jiných, méně účinných zařízeních.

Změny, které aktualizace provádí přispívají k jednotlivým bodům priorit. Jednotlivé změny najdete v odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR JMK.

**F. Vyhodnocení vlivů na udržitelný
rozvoj území – shrnutí**

F. Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území – shrnutí

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. A1 ZÚR JMK navazuje na ZÚR JMK 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 A1 ZÚR JMK pozitivně přispívají k udržitelnému rozvoji území Jihomoravského kraje.

F.1. Oddíl A (příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.) Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí

Celkový kumulativní a synergický vliv A1 ZÚR JMK na lidské zdraví obyvatel Jihomoravského kraje lze hodnotit jako pozitivní s tím, že v některých lokalitách, které jsou v předkládaném vyhodnocení identifikovány, se mohou projevit negativní kumulativní či synergické vlivy. Celkové kumulativní a synergické vlivy A1 ZÚR JMK na území Jihomoravského kraje byly identifikovány v oblasti vlivů na půdu, biologickou rozmanitost, faunu, flóru a krajinu, a to na úrovni mírně negativních vlivů. Celkové kumulativní a synergické vlivy na ostatní složky životního prostředí byly stanoveny jako zanedbatelné. Pro minimalizaci kumulativních a synergických vlivů jsou navržena odpovídající opatření v kap. A.11. a zohledněna v A1 ZÚR JMK.

V rámci hodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na životní prostředí a veřejné zdraví nebyly identifikovány žádné potenciálně negativní vlivy přesahující hranice České republiky. Navržené koridory dopravní infrastruktury řeší dopravu uvnitř Jihomoravského kraje a nemají vliv na dopravu mimo území České republiky. Koridory technické infrastruktury také nemají vliv na území mimo Českou republiku.

Porovnání variant bylo provedeno dle Metodického doporučení pro vyhodnocení vlivů PÚR ČR a ZÚR na životní prostředí (Věstník MŽP, únor 2015). Výsledky hodnocení jsou následující:

1. Dálnice D43/Silnice I/43 Troubsko (D1) – Lysice je řešena ve 3 variantách.

V rámci provedeného porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nejlépe a nejhůře hodnocenou variantou je na úrovni 2,6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

2. Dálnice D1 Slatina – Holubice je řešena ve 2 variantách.

V porovnání vlivů na životní prostředí a lidské zdraví vykazují sledované varianty poměrně malé rozdíly (rozdíl mezi nimi je na úrovni 6 %). Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta II/1. Zpracovatelé SEA proto doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také dopravně-inženýrská a technickoekonomická.

3. II/430 Brno, Slatina, obchvat je řešen ve 4 variantách

Na základě provedeného porovnání variant jsou jako varianty s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnoceny varianty III/1 a III/2, mezi kterými nebyl shledán rozdíl.

Vztah k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni se hodnocenou A1 ZÚR JMK nemění. Vnitrostátní cíle pro oblast životního prostředí jsou zejména naplňovány návrhem ploch nadregionálního a regionálního ÚSES a dále jsou tyto cíle reflektovány v prioritách územního plánování Jihomoravského kraje a v úkolech pro územní plánování. K souladu s cíli pro oblast životního prostředí přispívá i stanovení přírodních, kulturních a civilizačních hodnot v území a vymezení cílových kvalit krajiny.

Všechny navržené plochy a koridory vymezené v A1 ZÚR JMK jsou z hlediska životního prostředí akceptovatelné. Potenciální mírné a potenciální významné negativní vlivy na sledované složky životního prostředí, které byly identifikovány v rámci vyhodnocení jednotlivých ploch a koridorů, lze minimalizovat nebo vyloučit navrhovanými opatřeními.

F.2. Oddíl B (příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.) Vyhodnocení vlivů A1 ZÚR JMK na evropsky významné lokality a ptačí oblasti

Vlivy na evropsky významné lokality a ptačí oblasti jsou vyhodnoceny v části B dokumentu „Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“. Hodnocení zpracoval RNDr. Milan Macháček s následujícím závěrem:

„Předložená koncepce „Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje“ nemá významný negativní vliv na stav předmětů ochrany a celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí na území Jihomoravského kraje (negativní vliv dle odst. 9 § 45i ZOPK).

Pro celkem 17 ploch a koridorů byl konstatován mírně negativní vliv s tím, že:

- 10 koridorů/ploch územně zasahuje do 9 EVL a dvou PO s mírně negativním vlivem;
- u 7 koridorů, které územně nezasahují do evropsky významných lokalit, ale jsou s nimi v kontaktu, lze očekávat pro:

- a) 4 koridory mírně nepříznivý nepřímý vliv na 3 EVL vymezené v blízkém okolí koridoru
- b) 3 koridory mírně nepříznivý vliv na 1 EVL a nulový vliv na 1 EVL vymezené v blízkém okolí koridoru vymezené v blízkém okolí koridoru;

Pro 1 koridor, který územně zasahuje do 1 EVL a 1 PO byl konstatován nulový vliv na další EVL, vymezenou v blízkém okolí.

Pro všechny koridory dopravní infrastruktury silniční a železniční jakož i pro koridory energetické existuje prostor pro technické řešení na projektové úrovni, které nebude generovat významně negativní vliv na lokality soustavy Natura 2000.

Pro POP10 je vycházeno z předběžného předpokladu, že realizace opatření nebude obsahovat žádnou příčnou bariéru na území EVL Modřické rameno ani bezprostřední technické objekty zasahující do průtočného profilu ramene.

V rámci vyhodnocení variant pro koridory ve variantní oblasti I a ve variantní oblasti II byly vyhodnoceny jen zanedbatelné rozdíly v rámci nepřímých vlivů na některé EVL, nacházející se v těchto oblastech. Koridory, které jsou součástí variantní oblasti III, lze z hlediska ovlivnění EVL pokládat za indiferentní, bez vlivu.

Plochy a koridory obsažené v hodnocené koncepci, u nichž byl konstatován mírně negativní vliv, musí být podrobně vyhodnoceny podle § 45i platného znění zákona č. 114/1992 Sb. při jejich upřesnění v územních plánech, podrobně pak v rámci projektové EIA.

F.3. Oddíl C – E (příloha č. 5 k vyhlášce č. 500/2006 Sb.)

Vlivy A1 ZÚR JMK na dílčí tematické okruhy ÚAP JMK 2017 jsou ve většině případů potenciálně pozitivní nebo indiferentní.

A1 ZÚR JMK dále reaguje na skutečnosti zjištěné ze SWOT analýzy ÚAP JMK 2017. Aktualizace má celkově potenciálně pozitivní nebo irelevantní vliv na silné stránky a podporuje jejich další využití. Má pozitivní vliv na eliminaci většiny slabých stránek, avšak existují slabé stránky, které A1 ZÚR JMK mírně prohlubuje (např. vysoké hodnoty denní vyjíždky za prací mimo obec). Celkový vliv na využití příležitostí a eliminaci hrozeb je možný hodnotit jako potenciálně indiferentní až pozitivní, nicméně i zde je možné zaznamenat potenciálně negativní vliv na jednotlivé hrozby (např. rostoucí zábory půdního fondu, zvětšování podílu zpevněných ploch).

A1 ZÚR JMK splňuje požadavky na stav vyváženosti územních podmínek SO ORP pro URÚ, které jsou obsaženy v ÚAP JMK 2017. Celkově lze konstatovat, že A1 ZÚR JMK, která vymezuje především plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury, má souhrnně potenciálně indiferentní až pozitivní vliv na environmentální, sociální i ekonomický pilíř územních podmínek URÚ.

Dále byly vyhodnoceny vlivy A1 ZÚR JMK na problémy určené k řešení v ÚPD obsažené v ÚAP JMK 2017. Z vyhodnocení vyplývá, že A1 ZÚR JMK má potenciálně indiferentní až pozitivní vliv na řešení jednotlivých problémů, závad, rizik, slabých stránek, hrozeb a střetů v území.

V rámci zpracování Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území A1 ZÚR JMK nebyly známy jiné skutečnosti ovlivněné navrženým řešením, avšak nepodchycené v územně analytických podkladech.

A1 ZÚR JMK je v souladu s PÚR ČR. Jednotlivě je možné hodnotit vliv A1 ZÚR JMK na skutečnosti obsažené v prioritách PÚR ČR jako potenciálně indiferentní až pozitivní. Celkově tedy v rámci možností této aktualizace dochází k dostatečnému naplnění republikových priorit PÚR ČR.

A1 ZÚR JMK reagují z hlediska územních podmínek na relevantní současné i do budoucna očekávatelné problémy a střety v území zjištěné v rámci územně analytických podkladů. A1 ZÚR JMK podporuje stabilizaci a dosažení dobré úrovně vztahu územních podmínek pro zajištění udržitelného rozvoje území. Vymezuje návrhové plochy a koridory dopravní infrastruktury, technické infrastruktury, ÚSES a v neposlední řadě stanovuje opatření pro eliminaci hrozeb v území.

A1 ZÚR JMK má celkově pozitivní na skutečnosti zjištěné v ÚAP JMK 2017.

F.4. Souhrn vyhodnocení předpokládaných vlivů A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území:

Hlavním cílem souhrnu vyhodnocení je posoudit vliv kategorií A1 ZÚR JMK (2. úroveň; viz Tab. C.4.1.) na jednotlivé pilíře URÚ.

Vyhodnocení je provedeno následujícím způsobem:

- Do hodnocení jsou zahrnuty níže uvedené kategorie návrhových prvků A1 ZÚR JMK:
 - plochy a koridory nadřazené silniční a dálniční síť;
 - plochy a koridory silnic II. a III. třídy;
 - plochy a koridory dalších skladebních prvků silniční dopravy;
 - plochy a koridory konvenční železniční sítě;
 - plochy a koridory vysokorychlostní tratě;
 - plochy a koridory cyklistické dopravy;

- | pilíř URÚ | vliv A1
ZÚR JMK | komentář |
|--|--------------------|--|
| plochy a koridory nadřazené silniční a dálniční síť | | |
| environmentální pilíř | o | Plochy a koridory nadřazené silniční a dálniční síť vymezené v A1 ZÚR JMK jsou akceptovatelné při minimalizaci negativních vlivů pomocí stanovených opatření. |
| sociální pilíř | + | Vymezení návrhových ploch a koridorů nadřazené silniční a dálniční sítě má celkově pozitivní vliv na sociální pilíř. Návrhové koridory (především DS40 a DS41) pozitivně ovlivňují dostupnost jednotlivých sídel, plynulost a bezpečnost dopravy, což výrazně napomáhá ke zvýšení spokojenosti obyvatel, kvalitě bydlení a dostupnosti lokalit každodenních lidských činností (zaměstnání, relaxace, rekreace). Potenciální negativní vlivy na obyvatelstvo jsou eliminovány stanovenými opatřeními formou úkolů pro územní plánování. |

pilíř URÚ	vliv A1 ZÚR JMK	komentář
hospodářský pilíř	+	Vymezení návrhových ploch a koridorů nadřazené silniční a dálniční sítě má celkově pozitivní vliv na hospodářský pilíř. Návrhové koridory (především DS40 a DS41) pozitivně ovlivňují především dostupnost jednotlivých sídel, plynulost a bezpečnost dopravy, což napomáhá ke zvýšení ekonomické aktivity v sídlech v blízkosti navrhovaných komunikací a konkurenceschopnosti ekonomických subjektů.
plochy a koridory silnic II. a III. třídy		
environmentální pilíř	0	Plochy a koridory silnic II. a III. třídy vymezené v A1 ZÚR JMK jsou akceptovatelné při minimalizaci negativních vlivů pomocí stanovených opatření.
sociální pilíř	+	Vymezení návrhových ploch a koridorů silnic II. a III. třídy má celkově pozitivní vliv na sociální pilíř. Návrhové koridory (např. DS55, DS56, DS61) pozitivně ovlivňují především dostupnost jednotlivých sídel, plynulost a bezpečnost dopravy, což výrazně napomáhá ke zvýšení spokojenosti obyvatel, kvalitě bydlení a dostupnosti lokalit každodenních lidských činností (zaměstnání, relaxace, rekreace). Navíc realizace obchvatů sníží intenzitu dopravy na území jednotlivých sídel, což vede ke zvýšení spokojenosti a pohody místních obyvatel.
hospodářský pilíř	+	Vymezení návrhových ploch a koridorů silnic II. a III. třídy má celkově pozitivní vliv na hospodářský pilíř. Návrhové koridory (např. DS55, DS56 a DS61) pozitivně ovlivňují především dostupnost jednotlivých sídel, plynulost a bezpečnost dopravy, což napomáhá ke zvýšení ekonomické aktivity v sídlech v blízkosti navrhovaných komunikací a konkurenceschopnosti ekonomických subjektů.
plochy a koridory dalších skladebních prvků silniční dopravy		
environmentální pilíř	0	Plochy a koridory dalších skladebních prvků silniční dopravy vymezené v A1 ZÚR JMK jsou akceptovatelné při minimalizaci negativních vlivů pomocí stanovených opatření.
sociální pilíř	+	Vymezení návrhových ploch a koridorů dalších skladebních prvků silniční dopravy má celkově indiferentní vliv na sociální pilíř. Vymezení návrhových ploch pro MÚK (např. DS53 a DS54) má pozitivní vliv na bezpečnost dopravy a obyvatel. Vymezení návrhových ploch pro odpočívky má pozitivní vliv na bezpečné parkování a odpočinek účastníků silničního provozu. Potenciální negativní vlivy na obyvatelstvo jsou eliminovány stanovenými opatřeními formou úkolů pro územní plánování.

pilíř URÚ	vliv A1 ZÚR JMK	komentář
hospodářský pilíř	+	Vymezení návrhových ploch a koridorů dalších skladebních prvků silniční dopravy má celkově indiferentní vliv na hospodářský pilíř. Vymezení návrhových ploch pro MÚK (např. DS53 a DS54) má pozitivní vliv na bezpečnost dopravy a napojení silnic nižších tříd na nadřazenou silniční a dálniční síť, což podporuje konkurenceschopnost v území. Rovněž pozitivní vliv na veřejnou dopravní infrastrukturu má vymezení odpočívek.
plochy a koridory konvenční železniční sítě		
environmentální pilíř	0	Plochy a koridory konvenční železniční sítě vymezené v A1 ZÚR JMK jsou akceptovatelné při minimalizaci negativních vlivů pomocí stanovených opatření.
sociální pilíř	0	Vymezení návrhových ploch a koridorů konvenční železniční sítě má celkově indiferentní vliv na sociální pilíř. Návrhové koridory (DZ10 a DZ12) jsou vymezeny pro optimalizaci a elektrizaci tratě a nevytváří výrazně pozitivní ani negativní vliv na tento pilíř.
hospodářský pilíř	0	Vymezení návrhových ploch a koridorů konvenční železniční sítě má celkově indiferentní vliv na hospodářský pilíř. Návrhové koridory (DZ10 a DZ12) jsou vymezeny pro optimalizaci a elektrizaci tratě a nevytváří výrazně pozitivní ani negativní vliv na hospodářské činnosti.
plochy a koridory vysokorychlostní tratě		
environmentální pilíř	0	Plochy a koridory vysokorychlostní tratě vymezené v A1 ZÚR JMK jsou akceptovatelné při minimalizaci negativních vlivů pomocí stanovených opatření.
sociální pilíř	+	Vymezení návrhových ploch a koridorů vysokorychlostní tratě (DZ11) má celkově pozitivní vliv na sociální pilíř. Vymezením koridoru se potenciálně zvyšuje kvalita, rychlost a dostupnost železniční dopravy mezi Brnem a jižní částí Jihomoravského kraje. To vytváří podmínky pro další možnosti místních obyvatel například v cestování za rekreací.
hospodářský pilíř	+	Vymezení návrhových ploch a koridorů vysokorychlostní tratě (DZ11) má celkově pozitivní vliv na hospodářský pilíř. Vymezením koridoru se potenciálně zvyšuje kvalita, rychlost a dostupnost železniční dopravy mezi Brnem a jižní částí Jihomoravského kraje. To vytváří podmínky pro další možnosti ekonomických subjektů v rámci dopravy a celkově zvyšuje konkurenceschopnost území.

pilíř URÚ	vliv A1 ZÚR JMK	komentář
plochy a koridory cyklistické dopravy		
environmentální pilíř	0	Plochy a koridory cyklistické dopravy vymezené v A1 ZÚR JMK jsou akceptovatelné při minimalizaci negativních vlivů pomocí stanovených opatření.
sociální pilíř	+	Doplnění a prověření úprav návrhových ploch a koridorů cyklistické dopravy má pozitivní vliv na sociální pilíř. A1 ZÚR JMK přispívá ke zvýšení spokojenosti obyvatel zařazením nových obcí do cyklistických tras. Přispívá ke kvalitnější a rozmanitější nabídce možností rekreace a relaxace v území.
hospodářský pilíř	0	Doplnění a prověření úprav návrhových ploch a koridorů cyklistické dopravy má indiferentní vliv na hospodářský pilíř URÚ.
plochy a koridory elektroenergetiky		
environmentální pilíř	0	Plochy a koridory elektroenergetiky vymezené v A1 ZÚR JMK jsou akceptovatelné při minimalizaci negativních vlivů pomocí stanovených opatření.
sociální pilíř	0	Vymezení návrhových ploch a koridorů elektroenergetiky má celkově indiferentní vliv na sociální pilíř URÚ.
hospodářský pilíř	+	Vymezení návrhových ploch a koridorů elektroenergetiky má celkově pozitivní vliv na hospodářský pilíř. Jedná se především o koridory pro realizaci zdvojení vedení 400 kV (TEE27 a TEE28), které posílí aktuální stav elektroenergetiky v území.
plochy a koridory plynárenství		
environmentální pilíř	0	Plochy a koridory plynárenství vymezené v A1 ZÚR JMK jsou akceptovatelné při minimalizaci negativních vlivů pomocí stanovených opatření.
sociální pilíř	0	Vymezení návrhových ploch a koridorů plynárenství má celkově indiferentní vliv na sociální pilíř URÚ.
hospodářský pilíř	+	Vymezení návrhových ploch a koridorů plynárenství má celkově pozitivní vliv na hospodářský pilíř. Jedná se především o koridor pro realizaci plynovodu (TEP09), který posílí aktuální stav plynárenství v území.
plochy a koridory vodního hospodářství		
environmentální pilíř	0	Plochy a koridory vodního hospodářství vymezené v A1 ZÚR JMK jsou akceptovatelné při minimalizaci negativních vlivů pomocí stanovených opatření.

pilíř URÚ	vliv A1 ZÚR JMK	komentář
sociální pilíř	0	Vymezení návrhových ploch a koridorů vodního hospodářství má celkově indiferentní vliv na sociální pilíř. Mírně negativní vliv může představovat vliv zhoršený hygienických podmínek na obyvatelstvo v okolí v období realizace stavby protipovodňových opatření (POP10). Avšak pozitivní vliv představuje zvýšení protipovodňové ochrany.
hospodářský pilíř	+	Vymezení ploch a koridorů vodního hospodářství má celkově pozitivní vliv na hospodářský pilíř. Pozitivní vliv má vymezení koridoru POP10 na podzemní a povrchové vody, retenci vody a celkově na vodní hospodářství.
plochy a koridory pro ÚSES		
environmentální pilíř	0	Plochy a koridory pro ÚSES vymezené v A1 ZÚR JMK jsou akceptovatelné při minimalizaci negativních vlivů pomocí stanovených opatření.
sociální pilíř	0	Vymezení návrhových ploch a koridorů pro ÚSES má celkově indiferentní vliv na sociální pilíř URÚ.
hospodářský pilíř	0	Vymezení návrhových ploch a koridorů pro ÚSES má celkově indiferentní vliv na hospodářský pilíř URÚ.
cílové kvality krajiny		
environmentální pilíř	0	Na základě hodnocení SEA se dá konstatovat, že úpravy cílových kvalit krajiny nemají negativní vliv na životní prostředí.
sociální pilíř	0	Úpravy cílových kvalit krajiny mají indiferentní vliv na sociální pilíř URÚ.
hospodářský pilíř	0	Úpravy cílových kvalit krajiny mají indiferentní vliv na hospodářský pilíř URÚ.
plochy pro zpracování ÚS		
environmentální pilíř	+	Vymezení ploch pro zpracování ÚS a následné zpracování ÚS má potenciálně pozitivní vliv na environmentální pilíř. ÚS podrobněji analyzuje dopady jednotlivých záměrů na životní prostředí v území.
sociální pilíř	+	Vymezení ploch pro zpracování ÚS a následné zpracování ÚS má pozitivní vliv na sociální pilíř. ÚS podrobněji analyzuje dopady jednotlivých záměrů především na obyvatelstvo žijící v území.
hospodářský pilíř	+	Vymezení ploch pro zpracování ÚS a následné zpracování ÚS má pozitivní vliv na hospodářský pilíř. ÚS podrobněji analyzuje dopady jednotlivých záměrů na stav hospodářství v území.

F.5. Vyhodnocení vlivu variantních řešení návrhových koridorů silniční dopravy

Hlavním cílem tohoto vyhodnocení je posoudit vliv variantních řešení návrhových koridorů silniční dopravy A1 ZÚR JMK na jednotlivé pilíře URÚ.

Vyhodnocení je provedeno následujícím způsobem:

- Do hodnocení jsou zahrnuty níže uvedené variantní oblasti:

variantní oblast I: Dálnice D43/Silnice I/43 Troubsko (D1) – Lysice je řešena ve 3 variantách

- **variantní oblast II:** Dálnice D1 Slatina – Holubice je řešena ve 2 variantách
- **variantní oblast III:** II/430 Brno, Slatina, obchvat je řešen ve 4 variantách

Tab. F.5.1.: Varianty návrhových ploch a koridorů silniční dopravy A1 ZÚR JMK

ozn. varianty	popis varianty	kombinace koridorů
I: oblast 43 + JZT		
I/1	dálniční D43	DS40-A + DS41-A
I/2	silniční I/43	DS40-B + DS41-B
I/3	silniční I/43 + JZT	DS40-C + DS41-B + DS43
II: oblast D1-východ		
II/1	zkapacitnění D1 s MÚK Rohlenka	DS42-A
II/2	zkapacitnění D1 s MÚK Tvarožná	DS42-B + DS58
III: oblast Slatina/Šlapanice		
III/1	jihovýchodní	DS33-A
III/2	severovýchodní	DS33-B
III/3	jihozápadní	DS33-C
III/4	severozápadní	DS33-D

- Vyhodnocení vlivů na environmentální pilíř vychází z Vyhodnocení vlivů Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje na životní prostředí (SEA) a na soustavu NATURA2000. Vyhodnocení vlivů na sociální a hospodářský pilíř vychází zejména z hodnocení v oddílech C – E. Vyhodnocení vlivů na sociální pilíř bylo provedeno s ohledem na demografický vývoj, vzdělanost, sociální prostředí, zaměstnanost, životní úroveň, kvalitu bydlení, rekreaci a občanskou společnost v území. Vyhodnocení vlivu na hospodářský pilíř bylo provedeno s ohledem na konkurenceschopnost, ekonomické aktivity, demografický vývoj, dopravní infrastrukturu, technickou infrastrukturu a místní zdroje surovin v území.
- Hodnocení je v podobě textového komentáře, který popisuje nejvýznamnější rozdíly ve vlivu variant na udržitelný rozvoj území z pohledu jednotlivých pilířů. Dále jsou v komentářích uvedeny příklady návrhových prvků, které daný vliv mohou způsobovat.

Tab. F.5.2.: Vyhodnocení varianty návrhových ploch a koridorů silniční dopravy A1 ZÚR JMK

pilíř URÚ	variantní oblast I
environmentální pilíř	Sledované varianty vykazují na environmentální pilíř zanedbatelné rozdíly. Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta I/1, těsně za ní varianta I/3 a s malým odstupem varianta I/2. Zpracovatelé SEA doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také kritéria dopravně-inženýrská a technickoekonomická.
sociální pilíř	Sledované varianty vykazují na sociální pilíř mírné rozdíly. Nejadekvátněji je vyhodnocena varianta I/2 (silniční). Tato varianta vymezuje oproti variantě I/1 na trase od dálnice D1 po Lysice více křižovatek a umožňuje nájezd a výjezd z komunikace ve více lokalitách a má pozitivní vliv na plynulost a bezpečnost dopravy a předpokládáný pozitivnější vliv na pohodu obyvatel (především MÚK v Bystrci a Kníničkách). Dálniční varianta s jednou křižovatkou by byla pro Bystrc nepříznivá a pro okolní MČ velmi problematická. Bystrc by tak byla napojena na vyšší dopravní systém velmi zprostředkovaně přes vysoký tranzit po místní síti (zatížení místní sítě). Oproti variantě I/3 tato varianta nepočítá s jihozápadní tangentou, která představuje mírně negativní vliv na obyvatelstvo sídla jihozápadně od Brna.
hospodářský pilíř	Sledované varianty vykazují na hospodářský pilíř minimální rozdíly. Nejadekvátněji je vyhodnocena varianta I/2 a těsně za ní I/3. Tyto varianty vymezují oproti variantě I/1 více MÚK. Především pro Bystrc a sousední MČ se tyto varianty jeví jako přijatelnější, protože zlepšují podmínky napojení na vyšší dopravní systém a snižují zatížení silniční sítě na území města Brna. Větší možnost silničního napojení na nadřazené komunikace působí pozitivně na ekonomické subjekty a potenciálně zvyšuje konkurenceschopnost území. Varianta s JZT by mohla pozitivním způsobem ovlivnit intenzitu dopravy mezi dálnicemi D1, D2 a D52. Nicméně tento problém řeší již navržené zkapacitnění těchto komunikací.
pilíř URÚ	variantní oblast II
environmentální pilíř	Sledované varianty vykazují na environmentální pilíř minimální rozdíly. Na základě provedeného hodnocení je jako varianta s menšími negativními vlivy ve vztahu ke sledovaným složkám životního prostředí hodnocena varianta II/1. Zpracovatelé SEA proto doporučují při konečném výběru zohlednit vedle environmentálních kritérií také dopravně-inženýrská a technickoekonomická.
sociální pilíř	Sledované varianty vykazují na sociální pilíř minimální rozdíly. O něco mírně přijatelnější je vyhodnocena varianta II/2, z důvodu pozitivnějšího vlivu na obyvatelstvo Tvarožné (zmírnění dopravního průjezdu obcí).
hospodářský pilíř	Sledované varianty vykazují na hospodářský pilíř minimální rozdíly. O něco mírně přijatelnější je vyhodnocena varianta II/1 s MÚK Rohlenka, z důvodu kvalitního napojení území na dálnici a možnosti obsluhy stávající ČSPH.

pilíř URÚ	variantní oblast III
environmentální pilíř	Jako varianty s menšími negativními vlivy ve vztahu k environmentálními pilíři jsou hodnoceny varianty III/1 a III/2, mezi kterými nebyl shledán rozdíl.
sociální pilíř	Sledované varianty vykazují na sociální pilíř mírné rozdíly. Jedná se především o rozdíly v trasování komunikace. Z tohoto pohledu nejlépe vychází varianta III/1. U této varianty je komunikace vedena nejprve za tělesem dálnice dále od zastavěného území Slatiny a ve své druhé části v dostatečné vzdálenosti od tohoto sídla. Tímto se minimalizují dopady na spokojenost a pohodu obyvatel především v okrajové části sídla.
hospodářský pilíř	Sledované varianty vykazují na sociální pilíř mírné rozdíly. Jedná se především o rozdíly v trasování komunikace. Z tohoto pohledu nejlépe vychází varianta III/1. U této varianty je komunikace vedena nejdále od zastavěného území Slatiny a z možných variant vytváří nejméně negativní vliv na případný rozvoj sídla jihovýchodním směrem.

F.6. Závěr

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 a jejich Aktualizace č. 1 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 a jejich Aktualizaci č. 1 označit za přínosné k rozvoji území kraje.

Nejvýznamnějšími přínosy A1 ZÚR JMK jsou:

- Prověření a vymezení návrhových ploch a koridorů silniční dopravy na území kraje je v souladu s výsledky souhrnné SWOT analýzy ÚAP JMK 2017. A1 ZÚR JMK tím podporuje vyváženost vztahu územních podmínek pro zajištění udržitelného rozvoje území.
- Prověření a vymezení návrhových ploch a koridorů železniční dopravy na území kraje je v souladu s výsledky souhrnné SWOT analýzy ÚAP JMK 2017. A1 ZÚR JMK tím podporuje vyváženost vztahu územních podmínek pro zajištění udržitelného rozvoje území.
- Prověření a vymezení návrhových ploch a koridorů technické infrastruktury na území kraje je v souladu s výsledky souhrnné SWOT analýzy ÚAP JMK 2017. A1 ZÚR JMK tím podporuje vyváženost vztahu územních podmínek pro zajištění udržitelného rozvoje území.

souhrnné vyhodnocení VURÚ

A1 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.

A1 ZÚR JMK podporuje vyváženost udržitelného rozvoje území. Všechny navržené plochy a koridory jsou z hlediska vlivů na životní prostředí akceptovatelné. Pro minimalizaci negativních vlivů jsou navržena příslušná opatření. A1 ZÚR JMK vykazuje indiferentní až mírně pozitivní vliv na sociální pilíř. Vliv A1 ZÚR JMK na hospodářský pilíř je hodnocen pozitivně. Vliv A1 ZÚR JMK na udržitelný rozvoj území je hodnocen pozitivně.

Doporučení pro výběr variant:

- **Ve variantní oblasti I se doporučuje varianta I/2 (silniční 43) – tato varianta má v porovnání s ostatními variantami zanedbatelné rozdíly vlivu na životní prostředí, nicméně vliv na sociální soudržnost obyvatel a hospodářský rozvoj v území je hodnocen kladněji;**
- **Ve variantní oblasti II se doporučuje varianta II/1 (s MÚK Rohlenka) – tato varianta má v porovnání s variantou II/1 mírně pozitivnější vliv na životní prostředí a na hospodářský rozvoj, z hlediska vlivu na sociální soudržnost je mírně pozitivněji hodnocena varianta II/2.**
- **Ve variantní oblasti III se doporučuje varianta III/1 (jihovýchodní) – tato varianta společně s variantou III/2 srovnatelný vliv na životní prostředí (obě varianty pozitivnější než III/3 a III/4), vliv na sociální soudržnost obyvatel a hospodářský rozvoj je z těchto dvou hodnocen kladněji u varianty III/1.**

Seznam použitých zkratk a pojmů

zkratka	vysvětlení zkratky
(A)	Republika Rakousko
AOPK ČR	Agentura ochrany přírody a krajiny ČR
č.	číslo
č. j.	číslo jednací
ČHMÚ	Český hydrometeorologický ústav
čl.	článek
ČNR	Česká národní rada
ČR	Česká republika
ČSR	Československá republika
ČSÚ	Český statistický úřad
D-O-L	průplavní spojení Dunaj – Odra – Labe
DP	dobývací prostor
el.	elektrický
EU	Evropská unie
EÚoK	Evropská úmluva o krajině
EuroRAP	Evropský program hodnocení bezpečnosti silnic (European Road Assessment Programme)
EV	dálkový cyklistický koridor EuroVelo
EVL	evropsky významná lokalita
GVD	grafikon vlakové dopravy
ha	hektar
hl. n.	hlavní nádraží
homogenizace	přestavba stávající silnice s dílčími úpravami v trase pro dosažení jednotných parametrů příslušné kategorie silnice (definice pro účely územně plánovací dokumentace)
CHKO	chráněná krajinná oblast
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
IAD	individuální automobilová doprava
IDS	integrovaný dopravní systém
JČK	Jihočeský kraj
JE	jaderná elektrárna
JMK	Jihomoravský kraj
JT	jižní tangenta
JZT	jihozápadní tangenta
K	nadregionální biokoridor
KC	krajinný celek
k. ú.	katastrální území
KPZ	krajinná památková zóna
KrÚ JMK	Krajský úřad Jihomoravského kraje
kV	kilovolt
LAPV	lokality pro akumulaci povrchových vod
MD	Ministerstvo dopravy ČR
MPR	městská památková rezervace

zkratka	vysvětlení zkratky
MPZ	městská památková zóna
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MZe	Ministerstvo zemědělství ČR
MZCHÚ	maloplošné zvláště chráněné území
MŽP	Ministerstvo životního prostředí ČR
MVÚ	migračně významná území
novela zákona o pozemních komunikacích	zákon č. 268/2015 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997, o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů s platností od 31. 12. 2015
NP	národní park
NPP	národní přírodní památka
NPR	národní přírodní rezervace
NPÚ	Národní památkový ústav
NRBC	nadregionální biocentrum
NV	nařízení vlády
ÚSES	územní systém ekologické stability
ÚHUL	Ústav pro hospodářskou úpravu lesů
OP	ochranné pásmo
ORP	obec s rozšířenou působností
PF	půdní fond
písm.	písmeno
PO	ptačí oblast
POH	plán odpadového hospodářství
pozn.	poznámka
PP	přírodní památka
PPk	přírodní park
PPO	protipovodňové opatření
PR	přírodní rezervace
příl.	příloha
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
PZP	podzemní zásobník plynu
RBC	regionální biocentrum
RK	regionální biokoridor
RPDI	roční průměrné denní intenzity
RS	Ramsarské lokality (Ramsar Sites)
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
Sb.	Sbírka
SEA	posuzování vlivu koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví (Strategic Environmental Assessment)
SEKM	systém evidence kontaminovaných míst
SJKD	Severojižní kolejový průměr v Brně
SLBD	Celostátní sčítání lidu, bytů a domů

zkratka	vysvětlení zkratky
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
SV	všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
SWOT	analýza identifikující silné stránky (Strengths), slabé stránky (Weaknesses), příležitosti (Opportunities) a hrozby (Threats)
TEMMK	transevropský multimodální koridor
TEN-E	transevropská energetická síť (Trans-European Energy Networks)
TEN-T	transevropská dopravní síť (Trans-European Transport Networks)
TEN-T Comprehensive	transevropská dopravní síť – globální (Trans-European Transport Networks – Comprehensive)
TEN-T Core	transevropská dopravní síť – hlavní (Trans-European Transport Networks – Core)
TERFN	transevropská železniční síť nákladní dopravy (Trans-European Rail Freight Network)
TINA	páteřní a doplňková dopravní infrastruktura společného evropského zájmu v zemích před jejich vstupem do EU (Transport Infrastructure Needs Assessment) – <i>po přijetí do EU zahrnuté do sítě TEN-T</i>
TO	třída ochrany zemědělské půdy
TP	technické podmínky
TR	trafostanice
TS	transformovna
TSI	technické specifikace interoperability
TT	trakční trafostanice
TŽK	tranzitní železniční koridor
ÚAP JMK	Územně analytické podklady Jihomoravského kraje 2015
ÚK	úrovňová křižovatka
UNESCO	Organizace OSN pro výchovu, vědu a kulturu (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)
ÚP	územní plán (územní plán obce, územní plán sídelního útvaru)
ÚPD	územně plánovací dokumentace
URÚ	udržitelný rozvoj území
ÚS	územní studie
UV ČR	usnesení vlády České republiky
VKVP	zařízení vodovodů a kanalizací pro veřejnou službu
VMO	Velký městský okruh v Brně
vodní zákon	zákon č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů
VPO	veřejně prospěšné opatření
VPR	vesnická památková rezervace
VPS	veřejně prospěšná stavba
VPZ	vesnická památková zóna
VRT	vysokorychlostní železniční trať

zkratka	vysvětlení zkratky
VVN	velmi vysoké napětí
VTL	vysokotlaký plynovod
VTP	veřejný terminál a přístav s vazbou na logistické centrum
VÚMOP, v. v. i.	Výzkumný ústav meliorací a ochrany půdy
VÚV T. G. M., v. v. I.	Výzkumný ústav vodohospodářský T. G. M.
VV	vyhodnocení vlivů
VVURÚ	vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
vyhl.	vyhláška
zákon o pozemních komunikacích	zákon č. 13/1997, o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
ZOPK	zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚR	zásady územního rozvoje
ZÚR JMK	Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje
ZÚR PK	Zásady územního rozvoje Pardubického kraje
ZVN	zvláště vysoké napětí
ŽP	životní prostředí
žst.	železniční stanice
ŽUB	Železniční uzel Brno